

Náučný chodník Oravskej lesnej železnice



Začiatok náučného chodníka v sedle Beskyd

1. Systém úvratí Oravskej lesnej železnice

Oravská lesná železnica bola postavená v r. 1918 v lesnatých pozemkoch Oravského komposesorátu, ktorý stavbu tejto železnice naplánoval a realizoval, aby po nej dopravoval drevo z lesa k zákazníkovi. Pôvodná železnica viedla z obce Lokca do Oravskej Lesnej a nemala žiadne priame spojenie s inou železnicou, čo spôsobovalo problémy s dopravou. Oravský komposesorát si to uvedomoval, a preto nechal vypracovať tri varianty riešenia. Najschodnejším variantom sa stalo spojenie Oravskej lesnej železnice s Kysuckou úzkorozchodnou železnicou. Hlavnú technickú prekážku v tomto pláne predstavovalo sedlo Beskyd (935 m n. m.), ktoré tvorí hranicu medzi Oravou a Kysucami. Nadmorská výška sedla a strmé svahy predstavovali výzvu pre konštruktérov železnice. Aby nebolo potrebné stavať viadukty a tunely, ktoré boli drahé, bolo v r. 1925 prijaté rozhodnutie navrhnuť a realizovať systém úvratí. Toto riešenie vyprojektovala firma dipl. Ing. Edmund a Ladislav Gál z Ružomberka. V r. 1926 bol spojovací úsek dokončený. Dopravný systém spojenej Kysuckej a Oravskej lesnej železnice využíval päť úvratí.

Úvrať je technicky nápadité riešenie problému prevýšenia na železničných tratiach pomocou kyvadlového presmerovania premávky zbíhajúcich sa tratí do tvaru písmena „V“. Dve spojené trate potom pokračujú zlúčené do jednej koľaje, ktorá tvorí samotnú úvrať. Vlak vchádzal do úvrate z jednej strany, ale vychádzal zo svojej protismernej strany, čiže v podstate cúval. Využíval tak schopnosť lokomotívy ťahať a tlačíť (t. j. ísť dopredu a dozadu) rovnakou silou. Úvrať kreatívne znižovala uhol stúpania trate v teréne. Jej stavba bola menej nákladná než stavba viaduktu alebo tunela, vďaka čomu bola doprava ekonomicky rentabilná a stavba celej lesnej železnice technicky menej náročná.



Stanica Sedlo Beskyd v súčasnosti

Tri sa nachádzali v teréne a ako úvratové boli postavené stanice Sedlo Beskyd a Chmúra. Prvá úvrať a zároveň jediná na oravskej strane lesnej železnice je stanica Sedlo Beskyd. Nachádza sa v najvyššie

položenom bode, ktorý musela spojovacia železnica prekonať. Systém úvratí je technicky a historicky jedinečné dielo stavebného umenia. Zachovalo sa od r. 1926 dodnes.

2. Goralí na Orave

Osobitý vývin oravských Goralov určovali historické, sociálne a hospodárske podmienky v rámci valašskej kolonizácie od druhej polovice 15. storočia. Svojrázny prejavom identity Goralov je predovšetkým goralské nárečie, ktoré sa považuje za dialekt poľského pôvodu. V niektorých goralských lokalitách sa výrazným znakom obyvateľov stal aj ich odev, pôvodne ušitý z domáceho materiálu – plátna, súkna, kožušín a kože. Mal košeľovitý strih, prispôsobený práci na poli a v lese. Bol prispôsobený celej severnej oblasti bývalého námestovského okresu.

Hornooravské obce boli v minulosti známe veľkou populáciou a chudobným poľnohospodárstvom. Preto museli obyvatelia hľadať možnosti obživy za hranicami svojho regiónu. Niektorí odišli natrvalo, iní odchádzali len sezónne. Sezónne zamestnania v mnohom ovplyvnili určité javy hmotnej a duchovnej kultúry beskydských Goralov.

Významnú časť tradičnej ľudovej kultúry obyvateľov dodnes predstavujú výročné a rodinné zvyky a obrady, ktoré ožívajú počas roka nielen v rodinnom prostredí, ale aj prostredníctvom folklórnych súborov, ktoré ich šíria aj mimo svoju lokalitu i oravský región. Špecifický goralský prejav a tradície dotvárajú mnohorakosť ľudovej kultúry Oravy. Z etnického hľadiska sa Goralí na Slovensku považujú za Slovákov.



Odev gazdinej v Zákamennom

3. Podmáčané lúky a slatiny

K charakteristickým prvkom prírodného prostredia patria podmáčané lúky a slatiny. Podmienkou existencie porastov je dostatočná pôdna vlhkosť počas celého roka, mierne kolísanie vody v pôde a pravidelné obhospodarovanie (kosenie, pasenie).

V najvyššej vrstve bylinného poschodia sa uplatňujú vysoké druhy bylín a tráv, ako napr. psiarka lúčna, kostrava lúčna a pichliač potočný. Stredná vrstva je druhovo najpestrejšia. Prevládajú vlhkomilné druhy bylín a tráv, najčastejšie záružlie močiarné, hrachor lúčny, kukučka lúčna alebo hadovník väčší. Pravidelne sa tu vyskytuje mečík škridlicovitý. V závislosti od ekologických podmienok a obhospodarovania sú prítomné aj na vlhkosť stredne náročné druhy, ku ktorým patrí tomka voňavá, margaréta biela, skorocel kopijovitý a niektoré druhy pramenísk. Na mnohých miestach sú však mozaikovite rozložené druhy slatín, z ktorých sa bežne vyskytuje ostrica čierna, páperník úzkolistý, páperník širokolistý a viaceré druhy orchideí, vstavačovec májový, kruštík močiarny, vemenník dvojlistý, bradáčik vajcovitolistý, pavstavač hlavatý a päťprstnica obyčajná. V malých skupinkách tu rastie všivec močiarny.

Vonkajší vzhľad spoločenstva rastlín sa v priebehu roka mení v závislosti od prevládajúcich druhov v určitom období. Na jar sú lúky zakvitnuté žerušnicou lúčnou, iskerníkom prudkým, na mokrejších

miestach záružlím a vstavačovcom májovým. Druhovou, ale aj farebnou a tvarovou pestrosťou pútajú pozornosť najmä v júni a začiatkom júla, v čase kvitnutia pichliača potočného, páperníkov a orchideí. Prírodné hodnoty zvyrazňuje skutočnosť, že podmáčané lúky a slatiny vo svojej prirodzenej forme patria k biotopom národného a európskeho významu a viaceré druhy rastlín sú zákonom chránené.



Kruštík močiarny

4. Tradičné hospodárenie

Na území severnej časti oravského regiónu, v jedenástich lokalitách na slovensko-poľskom pomedzí, žije etnografická skupina oravských Goralov, ktorých charakterizuje predovšetkým výrazný dialekt. Pomenovanie Gorali je spájané s označením horali – obyvatelia sídlia v horách. Na Orave žijú predovšetkým v beskydskej oblasti v obciach s rozptýleným typom osídlenia, založených na valaskom a neskôr kopaničiarskom práve. Pôvodné obydlia charakterizuje základný typ jednopriestorového obytného domu s humnom a stajňou pod jednou strechou, od severu a severozápadu zatepleného doskovou konštrukciou jatou.

Hlavným zamestnaním tunajších obyvateľov bolo poľnohospodárstvo a pastierstvo, spojené s chovom dobytka a oviec. Pri zabezpečovaní živobytia zvlášť dôležité bolo aj zberné hospodárstvo, z ktorého dodnes pretrvalo najmä hubárčenie. Nie menší význam malo aj koristné hospodárstvo (brtníctvo – lesné včelárenie –, lov zveri, rybolov), ktoré bolo prastarou ľudskou činnosťou a stalo sa doplnkovým zamestnaním.

Vedľajším zdrojom príjmu tunajších obyvateľov bola práca spojená s ťažbou dreva a jeho predajom. Rozšírená bola domáca výroba šindľa, ale aj širšieho sortimentu úžitkových predmetov pre domácnosť, bačovského riadu a tiež odevu a obuvi. Významnými remeslami boli kováčstvo a kolárstvo.

Nepriaznivé klimatické a pôdne podmienky v tejto oblasti v minulosti často neumožňovali užiť početné domáce obyvateľstvo, ktoré v snahe o prežitie bolo nútené hľadať si prácu mimo svoje rodisko a kraj dočasne, ale aj natrvalo.



Osídlenie Oravskej Lesnej – osady Lehotská a Kubínska

5. Živočíchy voľnej krajiny

Zachovalá rázovitá krajina s mozaikovitým usporiadaním políčk, remízok, pasienkov, lúk a mokradí vytvára dobré podmienky pre druhovú pestrosť živočíchov, a tým je dôležitá aj pre život mnohých vzácných a chránených druhov. Základnú zložku každej krajiny tvorí hmyz, ktorý má významnú úlohu pri udržiavaní biologickej rovnováhy, a to predovšetkým bystrušky, sanitárne druhy zdochlinárov, bzdôch a hrobárikov. K nim pristupujú svižník poľný, behúnik lesklý, lajniak lesný a pod. Okrem početných skupín rovnokrídlovcov sú na toto prostredie viazané kobylky, koníky a z motýľov hlavne babôčky, žltáčky, očkáne, modráčiky, mlynáriky, hnedáčiky, ohniváčky a menej nápadné druhy piadiviek, nočných druhov lišajov a môr. Väčšie druhy pestrej krajiny predstavuje jeleň karpatský, srnec lesný a diviak lesný, líška hrdzavá, širšie územie vytvára domov pre medveďa, rysa i vlka.

Z dravých vtákov tu hniezdia myšiak, jastrab a sokol myšiar. Môžeme tu vidieť aj orla skalného, orla kriklávého, sovu dlhochvostú ako aj niekoľko menších dravých vtákov. V horských oblastiach nás môžu prekvapiť kurovité vtáky ako miznúci tetrov hlucháň a tetrov hoľniak, alebo početnejší jariabok hôrny. Z krovín a remízok nás sprevádzajú kanárik poľný, hrdlička poľná a strnádka obyčajná, škovránok poľný, sýkorka veľká a veľké množstvo drobných spevavcov. Zo zriedkavejších druhov môžeme spozorovať cíbika chochlatého a chrapkáča poľného. Charakteristickými druhmi vodného prostredia sú plachá vydra riečna, skokan hnedý a ropucha bradavičnatá, kunka žltobruchá, rovnako ako nenápadnejší zástupcovia mlokov.

Vplyvom negatívnych faktorov činnosti človeka sú živočíšne druhy na mnohých lokalitách existenčne ohrozené, preto je dôležitá ich ochrana a rozumný prístup k obhospodarovaniu krajiny so zachovaním uspokojivého stavu ich populácií a hlavne druhovej pestrosti.



Bocian čierny

6. Technické riešenie Oravskej lesnej železnice

Lesné železnice sa stali technológiou, ktorá pomohla riešiť problém s dopravou dreva. Vyťažené drevo bolo nutné dopraviť z miesta ťažby v horskom teréne k zákazníkom. Železničná doprava bola koncom 19. a začiatkom 20. stor. spoľahlivá a efektívna, zatiaľ čo poľné a lesné cesty nemali pevný povrch a schodné boli v závislosti od počasia. Na dopravu po nich sa používal záprah a prvé automobily s malým výkonom. Vodná doprava tiež závisela od počasia a splavnosti vodných tokov. V Rakúsko-Uhorsku sa na konci 19. storočia začali používať menšie železnice s užším rozchodom 1 000, 760 a 600 mm oproti štandardnému 1 435 mm. Tieto trate boli menšie, lacnejšie a ich konštrukcia bola vhodná do horského prostredia. Premávali na nich ľahšie koľajové vozidlá, ktoré boli cenovo dostupnejšie a dobre zvládali horské prostredie. Staviteľ Oravskej lesnej železnice, Oravský komposesorát, preto siahol po tejto technológii. Lesná železnica mala rozchod 760 mm.

Teleso trate spočívalo na železničnom spodku a zvršku, do ktorého boli vložené drevené podvaly zasypané štrkom. Technika stavby bola podobná ako pri štandardnej železnici. Vodné prekážky boli prekonávané pomocou mostov. Väčšie mali murované základy a drevenú mostovku, menšie boli celé

z dreva. Maximálna povolená rýchlosť na železnici bola 20 km/h. Doprava osôb bola zakázaná, s výnimkou dopravy zamestnancov.

Oravská lesná železnica, dokončená 27. 7. 1918, začínala v obci Lokca a smerovala do Oravskej Lesnej údolím rieky Biela Orava v dĺžke 22,6 km. Trať mala dve odbočky, jedna viedla údolím riečky Mútňanky do obce Mútne v dĺžke 14,4 km, druhá odbočovala v lokalite Juríková a dosahovala dĺžku 4,4 km. Spojovacia trať na Kysuce, dokončená 1. 10. 1926, viedla cez vrch Beskyd. Mala výš 8 km. Jej súčasťou bolo päť úvratí, pomocou ktorých bolo možné prekonať vysoké prevýšenie (217,69 m) bez nutnosti stavať nákladné tunely a viadukty.

Hlavná dráha oravskej časti spojenej Kysucko-oravskej lesnej železnice bola na úseku Sedlo Beskyd – Lokca dlhá 31,825 km, zatiaľ čo celková dĺžka hlavnej trate spojenej železnice dosahovala 60,849 km. K hlavnej trati boli na oravskej strane (rovnako ako na Kysuciach) pripojené odbočky. Celkovo ich bolo šesť. Prvou odbočkou sa stala trať vedúca do Lokce, zrušená v r. 1931. Druhá odbočka viedla do Zákamenného, časť Oravice. Viedla k parnej píle v Zákamennom. Tretou odbočkou bol Úšust I. Vznikol v r. 1924. Štvrtou odbočkou sa stala trať Juríková – Vysoká Magura. Vznikla pri výstavbe hlavnej trate, odbočovala v Ústrigu a v roku 1924 bola predĺžená medzi vrchmi Vysoká Magura a Úšust. Jej časť v smere Ústrig – Gontkula sa počas stavby spojovacej železnice v r. 1925 stala súčasťou hlavnej trate, zvyšok odbočky zanikol v r. 1928. Piata odbočka Mútne – Furandová, vznikla pri výstavbe železnice. Odbočka začínala v obci Breza a viedla údolím Mútňanky. V r. 1924 bola predĺžená od výhybky Ďadový Bor. Zrušená bola v r. 1968. Šiestou odbočkou oravskej časti lesnej železnice sa stala trať Podrusnácka. Vznikla v r. 1918 ako súčasť pôvodnej hlavnej trate železnice Lokca – Oravská Lesná. Po vybudovaní spojovacej trate sa od Ústrigu stala odbočkou. Bola v prevádzke až do čias zrušenia lesnej železnice.



Ukážka transportu dreva v súčasnosti

7. Lesy

Lesy svojou stálosťou a dlhovekosťou patria medzi najstabilnejšie prostredie v každom území. Na tomto území sa zachovali pôvodné jedľové smrečiny a bučiny len roztrúsene na prechode medzi kyslými smrečinami, smrekovými monokultúrami a nižšie položenými listnatými lesmi. Stromové poschodie tvorí hlavne smrek, jedľa a z listnatých drevín väčšinou buk a jarabina. Vo vyšších polohách plynule prechádzajú jedľovo-smrekové, jedľovo-bukové a bukové lesy do horských bučín a smrečín. Vo vlhkejších častiach lesa pristupujú javory, jaseň štíhly, čerešňa vtáčia, lipa malolistá, brezy, vrby, topole a jelša sivá.

Z kríkov sú na tomto území rozšírené maliny, černice a celoplošne čučoriedky, brusnice a na exponovaných miestach vres. Kroviny okrajov lesov tvoria hlavne baza čierna, kalina obyčajná, lieska obyčajná, trnka, hloh a ruža šíповá.

Les predstavuje ideálne prostredie pre život húb. Z najčastejšie zbieraných sú tu viaceré druhy jedlých hríbov, suchohríbov, kozákov a masliakov, ale aj nejedlý hríb červený a na vlhších miestach podhríb žĺčový. Nachádzame tu atraktívne muchotrávky, rýdziky, podobne známe sú plávky a viacej druhov variabilných pôvabníc, čiroviek, pavučinocov a pečiarok. Na odumierajúcom a rozkladajúcom sa dreve

rastie práchnovček pásikavý, práchnovec kopytovitý a početné trámovky, pevníky a trúdnikovce. Pozornému oku neujdú vzácne a chránené druhy húb ako je kyjak useknutý, lievikovec kyjakovitý a na okrajoch smrečín náramkovka cisárska.

Postupné degradovanie a hynutie lesov spôsobuje zmeny v ich druhovom zložení a tým dochádza k oslabeniu ich odolnosti voči chorobám, biologickým škodcom, nepriaznivým klimatickým podmienkam a vplyvom ľudskej činnosti. Je veľmi dôležité, aby sme sa lesné prostredie snažili spoznať čo najlepšie a pokúsili sa zachovať jeho hodnoty do budúcnosti.



Zachovalý machnatý smrekový les

8. Stručná história Oravskej lesnej železnice

Oravský komposesorát v r. 1916 nechal vypracovať projekt stavby lesnej železnice, určenej na dopravu dreva z lesov k zákazníkom. Projekt v r. 1918 realizovala firma Nagy és Radó z Budapešti. Lesná železnica viedla z Lokce do Oravskej Lesnej. Práce prebehli v období prvej svetovej vojny a zúčastnili sa na nich talianski vojnoví zajatci. Sídlo správy železnice, depo a výhrevne boli postavené v obci Lokca a slúžili až do r. 1931. Nová lesná železnica nemala pripojenie k verejnej železničnej sieti, preto Oravský komposesorát nechal vypracovať viacero nápadov, ako tento problém vyriešiť. Ako najlepší variant bol v r. 1924 schválený plán spojiť Oravskú lesnú železnicu s obdobnou traťou na Kysuciach. Projekt vypracovala firma dipl. Ing. Edmund a Ladislav Gál z Ružomberka v r. 1925 a stavba sa uskutočnila v nasledujúcom roku 1926. Keďže trať viedla na Kysuce, boli v r. 1931 výhrevne a depo v obci Lokca zrušené a nahradili ich nové depo a dielne na stanici v obci Zákamenné. Železnica bola v prevádzke v medzivojnovom období aj počas druhej svetovej vojny. V priebehu SNP bola poškodená, ale po r. 1945 bola opravená a prevádzka na nej bola obnovená.

Po druhej svetovej vojne bol zrušený Oravský komposesorát. Správu lesného fondu prevzali československé štátne lesy. Tie prevzali kontrolu aj nad spojenou Kysuckou a Oravskou lesnou železnicou a používali ju. Správou železnice bol poverený Lesný závod Zákamenné. Krátko po druhej svetovej vojne sa uvažovalo sprístupniť železnicu pre cestujúcich, ale ostala pracovať len ako nákladná, pričom v 50. rokoch previezla najviac dreva. Veľkou ranou pre železnicu bola povodeň v r. 1965. Problémy s jej opravou a údržbou viedli v r. 1967 k rozhodnutiu ukončiť prevádzku lesnej železnice. Toto rozhodnutie bolo schválené v r. 1969 a väčšia časť lesnej železnice bola v r. 1969 – 1972 postupne demontovaná. Súčasne bolo schválené rozhodnutie zachovať technicky a historicky najzaujímavejšiu časť s úvratami ako pamiatku. Kysuckú časť lesnej železnice prevzalo do svojej správy Kysucké múzeum v Čadci v r. 1974.

Oravskú časť po dlhších sporoch prevzalo do svojej správy Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava v r. 1988. V r. 1991 boli Kysucká lesná železnica aj Oravská lesná železnica vyhlásené za národnú kultúrnu pamiatku. V r. 1992 uzavreli Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava a Kysucké múzeum v Čadci dohodu o rekonštrukcii lesnej železnice, práce na Orave prebehli v sedle Beskyd a na moste pri stanici Oravská Lesná Tanečník. Vykonalo ich Železničné vojsko Ozbrojených síl Slovenskej republiky.

Nové úsilie opraviť a sprístupniť Oravskú lesnú železnicu sa začalo v r. 2004. Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava nechalo vypracovať projekt revitalizácie Oravskej lesnej železnice. Plán na obnovu trate zhotovila spoločnosť Reming Consult, a. s., Bratislava, Ing. Ján Špánik a Ing. Roman Ličko. Projektovú dokumentáciu na obnovu objektov spracovala firma INKOPP, s. r. o., Žilina. Finančné prostriedky sa podarilo v r. 2005 získať z projektu Európskej únie pod názvom Využitie potenciálu Hornej Oravy v oblasti cestovného ruchu revitalizáciou Lesnej úzkorozchodnej železnice Orava – Kysuce spájajúcej oravský a severopovažský región. Rekonštrukčné práce na Oravskej lesnej železnici prebehli v r. 2005 – 2007. Realizovala ich firma KOTEZA, s. r. o., Vrútky. Oravská lesná železnica bola 31. mája 2008 sprístupnená verejnosti. Koľajové vozidlá premávajú na trase Stanica Oravská Lesná – Tanečník – Sedlo Beskyd a späť. Súčasne bola otvorená expozícia História a súčasnosť Oravskej lesnej železnice. Je umiestnená v budove pre lesných robotníkov, ktorá sa nachádza v areáli stanice Oravská Lesná, Tanečník.



Vozový park v stanici Zákamenné okolo roku 1970

Podklad © Oravské múzeum Pavla Országha Hviezdoslava, Oravský Podzámok prevzatý z: <https://www.oravskemuzeum.sk/expozicie/oravska-lesna-zeleznica/naucny-chodnik/#> [cit. 4. 11. 2022]. Upravený.