

KYSUCKO-ORAVSKÁ LESNÁ ŽELEZNICA

THE KYSUCE-ORAVA FOREST RAILWAY

Monika Odrobiňáková

Katedra histórie, Filozofická fakulta, Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici, Slovensko

1.1.1. učiteľstvo akademických predmetov, 2. rok v 2. stupni štúdia, denná forma štúdia

mon.odrobinakova@gmail.com

Konzultant: **doc. PhDr. Peter Mičko, PhD. (peter.micko@umb.sk)**

Klíúčové slová

Kysucko-oravská lesná železnica, Kysuce, Orava, železnica

Key words

The Kysuce-Orava forest railway, Kysuce, Orava, railway

1. Kysucko-oravská lesná železnica

Až do začiatku 20. storočia patrilo Slovensko medzi krajiny bývalého Rakúsko-Uhorska, ktoré nedokázali až tak využiť svoje nerastné bohatstvo a jeho obyvatelia museli odchádzať za prácou do cudziny. Obrat nastal až koncom 19. storočia, keď si obilie, drevo a rudy začali nachádzať uplatnenie na domácich a zahraničných trhoch. Aby sa dalo vyvážať zo Slovenska viac tovaru, bolo potrebné zdokonaľiť dopravnú infraštruktúru. Štát sa však nechystal veľmi investovať do slovenského priemyslu, a tak na začiatku 20. storočia bolo vydaných niekoľko povolení k stavbe súkromných úzkorozchodných dráh.

Lesné železnice sa budovali, aby uspokojili zvýšené požiadavky po drevnej surovine rýchlou prepravou vyťaženého dreva z lesov na miesto spracovania alebo na miesto vývozu. (1) Nahradili prepravu dreva po vodných tokoch, ktorá už bola v danej dobe neefektívna, a svojim celoročným využitím sa stali veľkým prínosom k rozkvetu slovenského drevárskeho priemyslu.

Kysucko-oravská lesná železnica vznikla spojením dvoch lesných železníc na Kysuciach a Orave v roku 1926, ktoré patrili dvom majiteľom. Spojovacia trať cez sedlo Beskýd umožnila prepravu drevnej hmoty z obvodov bývalých lesných správ, a to Zákamenné a Mutné, do Oščadnice k hlavnej trati ČSD. Hlavnou úlohou železnice bol odvoz dreva z údolí riek Bielej Oravy a Bystrice do stanice lesnej železnice v Oščadnici, ktorá bola v drevosklade parnej pily. Tam sa časť drevnej hmoty piliarsky spracovávala a rezivo sa nakladalo už na vozne so širokorozchodnou vlečkou a spoločne so surovým drevom sa mohlo z drevoskladu vyvieť širokorozchodnou traťou na ďalšie odbytové miesta v republike alebo v zahraničí. (2)

Vybudovaním spojovacej železnice dosiahla Kysucko-oravská lesná železnica najväčšiu dĺžku začiatkom roku 1928, keď merala 110 km. (3) Hlavná trať merala 61 km, zvyšok tvorili odbočky, ktoré sa budovali, rušili, predlžovali alebo skracovali podľa potreby odvozu vyťaženého dreva. (4) Aj po vybudovaní spojovacej časti sa ešte z Oravy vozila čiastočne táto surovina do Tvrdošína, ale po zrušení parnej pily v Zákamennom v roku 1928 sa už drevo vozilo do Oščadnice. (5) V roku 1953 bola stavebná dĺžka Kysucko-oravskej lesnej železnice len 91,146. (6)

Stavebná dráha železnice sa prispôbovala ťažobným podmienkam a lokalitám, v ktorých si majitelia odkupovali práva na ťažbu drevnej hmoty. Tieto práva získali za účelom vyťaženia drevnej hmoty z lesa, a to čo najrýchlejšie a najvýhodnejšie. Automobilová doprava sa do odľahlejších lokalít nedostala, pretože začiatkom 20. storočia ešte len začínal jej rozvoj. Nákladná automobilová doprava sa rozvinula počas druhej svetovej vojny a hlavne po jej skončení. Taktiež poľné cesty by nezabezpečili prístup na odľahlé miesta do dolín, odkiaľ bolo potrebné vyťažiť drevnú hmotu.

1.1. Kysucká lesná železnica

Kysucká lesná železnica bola vybudovaná v rokoch 1915 – 1918 v úseku Oščadnica – Nová Bystrica – dolina Chmúra, investorom bola viedenská firma Aktiengesellschaft für Mühlen und Holzindustrie (7), ktorá mala prenajaté lesy v tejto oblasti. (8) Projekt železnice vypracoval lesný inžinier Vincent Sekáč, rodák z Turzovky. (9) Z drevoskladu v Oščadnici viedla cez obce Oščadnica a Krásno nad Kysucou širokorozchodná vlečná koľaj k hlavnej trati Bohumín – Žilina v dĺžke 915 metrov a mostom cez rieku Kysuca v dĺžke 78,8 metra sa v Krásne nad Kysucou napájala v kilometri 273,349 na hlavnú štátnu dráhu. (10) V drevosklade v Oščadnici sa mohlo drevo prekladať na vozne verejnej železnice so širokorozchodnou dráhou a tak sa bez problémov dopravovalo k odberateľom.

Hlavná trať Kysuckej lesnej železnice merala od drevoskladu v Oščadnici po stanicu Chmúra v Novej Bystrici 29,024 km. Povolenie na prevádzku Kysuckej lesnej železnice na trať od km 0,00 až po km 16,00 bolo vydané generálnou inšpekciou v Budapešti dňa 17. júla 1917 pri príležitosti policajno-technickej pochôdzky a kolaudácie. Od kilometra 16,00 až do konca hlavnej trate bolo udelené povolenie k prevádzke na základe tej istej skutočnosti dňa 15. marca 1918. (11)

Skutočnosť, že sa noví majitelia rozhodli pre stavbu Kysuckej lesnej železnice, bola ovplyvnená bohatstvom drevnej hmoty v Bystrickej doline, lacnou pracovnou silou a stáročnými skúsenosťami obyvateľstva s ťažbou dreva. Taktiež profil umiestnenia telesa železničnej trate bol veľmi vhodne situovaný po pravej strane rieky Bystrica. (12) Hore dolinou tlačili lokomotívy prázdne oplénové vozne, kým cestou dole boli plne naložené a za využitia gravitačnej sily sa šetrili prevádzkové náklady.

1.2. Oravská lesná železnica

Na Orave to bolo komplikovanejšie ako na Kysuciach, pretože drevo sa oravskou železnicou dopravovalo z oblasti Erdútka (13) a Mútneho do drevoskladu v Lokci. Bez chýbajúcej železnice boli len dve možnosti, a to buď doprava vodnou cestou, alebo povozmi. Touto dopravou však dochádzalo k zníženiu kvality drevnej suroviny a navyše to bolo kapacitne nedostačujúce. Z tohto dôvodu sa začala budovať železnica.

Oravský komposesorát začal už v roku 1911 s výstavbou lesnej železnice o rozchode 0,76 m z Erdútky s odbočkou do Mútneho. Premávať však začala až v roku 1917. (14) Oravskú lesnú železnicu z Lokce do Erdútky postavili v rokoch 1914 – 1918. V priebehu prvej svetovej vojny postavili talianski vojnoví zajatci hlavné úseky oravskej železnice: Lokca – Oravská Lesná (Horný mlyn) cca 23 km; Breza – Mútne 17 km; Oravská Lesná – odbočka Juríková 4 km. (15) Oravský komposesorát, ktorý vlastnil najviac lesov v regióne, už pri jej výstavbe uvažoval o predĺžení k miestnej železnici. Riaditeľstvo Oravského komposesorátu dalo hneď po vybudovaní železnice z Erdútky do Lokce vypracovať projekty na jej predĺženie k miestnej oravskej železnici. Projekty sa však nerealizovali a riaditeľstvo komposesorátu koncom roku 1924 sa nakoniec „rozhodlo vybudovať spojovaciu železnicu z Erdútky do Chmúry, ktorou by sa napojila oravská železnica na kysuckú, a tým by aj táto železnica získala priame spojenie s verejnou železnicou“. (16) Oravská železnica mala mať konečnú zastávku v Tvrdošíne. Prvotný plán bol taký, že jedna jej vetva mala viesť z Tvrdošína cez Lokcu do oblasti lesov okolo Erdútky s odbočkou do Mútneho a druhá vetva z Tvrdošína do Oravskej Polhory. Prvá vetva reálne končila v Lokci. Z Lokce sa povozmi vozilo drevo do Tvrdošína alebo do Oravského Podzámku k miestnej železnici a odtiaľ sa širokorozchodnou traťou mohli dostať k ďalším trhom s drevom. Druhá vetva nebola vybudovaná vôbec. (17) Tým, že túto možnosť nemali, nastali problémy s celoročným využívaním lesov, a to odkázaním na výšku vodnej hladiny pri splavovaní alebo prevoz dreva povozmi, čo nebolo možné v každom ročnom období.

1.3. Spojenie Kysuckej a Oravskej lesnej železnice

Po vypracovaní projektu plánovanej železnice a jeho predložení na ministerstvo bol určený termín administratívnej pochôdzky, aby mohlo byť vydané povolenie na vybudovanie a prevádzku projektovanej trate s určením koncesionárskych, stavebných a prevádzkových podmienok. „Po

predložení upraveného projektu sa komisia zišla 11. augusta 1925. Stavebník oznámil komisii, že upúšťa od výstavby 1 167 m dlhej zväznej trate a na jej mieste bude postavená adhézna trať s troma úvratami s dĺžkou 4 510 m.“ (18) Originálne podklady vypracované ružomberskou firmou (19) obsahovali okrem situačných plánov 1. a 2. úseku úzkorozchodnej lesnej dráhy aj pozdĺžny profil 1. úseku trate či plán výhrevne. (20)

Spojenie bolo vybudované medzi Chmúrou a Tanečníkom a viedlo cez sedlo Beskydu. Najvyšší bod 921 metrov nad morom je na kóte Beskyd, najnižší v stanici Chmúra 704 metrov nad morom. Na krátkej vzdušnej vzdialenosti 1 500 metrov musela prekonať železničná trať prevýšenie až 217,69 metra. (21) Tento technický problém sa rozhodol projektant vyriešiť vybudovaním **troch úvratí** do trate. (22) Ako úvratové boli vybudované aj koncové stanice tohto úseku Chmúra a Beskyd-sedlo. Každá úvrat bola vybavená len jednou výhybkou, lokomotíva sa teda neprepriahala, ale chvíľu ťahala a chvíľu tlačila vozne pred sebou.

Po vybudovaní druhého úseku sa uskutočnila technicko-polícajná skúška celej spojovacej železnice Gontkula – Beskyd – Chmúra. Protokol bol napísaný 1. októbra 1926, prevádzkové povolenie stavebníkovi ústne udelil vedúci komisie a následne ho ministerstvo železníc potvrdilo výnosom z 15. februára 1928. (23) Povolenie na prevádzkovanie získala Hornooravská priemyselná účasťinná spoločnosť so sídlom v Námestove. (24)

Vlastnícke práva na oboch pôvodných železničiach zostali zachované. V roku 1945 právne zanikol Oravský komposeorát a jeho lesná železnica sa dostala do **správy štátnych lesov**. O rok neskôr bola zoštátnená aj železnica na Kysuciach. V roku 1948 už bola celá železnica v správe štátnych lesov, kde bola začlenená v rôznych organizačných jednotkách až do jej zrušenia a demontáže v roku 1972. Od roku 1949 spravovalo celú železnicu Riaditeľstvo štátnej lesnej železnice v Zákamennom. V päťdesiatych rokoch sa niekoľkokrát vystriedala hlavička správy železnice, až konečne od roku 1956 patrila dráha do kompetencie Lesného závodu v Zákamennom. (25)

1.4. Odbočky Kysucko-oravskej lesnej železnice

Od hlavnej kmeňovej trate sa v 9,8 – 9,9 km nachádza výhybka pre odbočku lesnej železnice Klubina, ktorá smerovala okolo Klubinského potoka. Táto odbočka sa stavala v roku 1925 údolím Klubinského potoka v dĺžke asi 8 kilometrov a v roku 1931 bola zrušená. Spoločne s ňou bola zrušená aj odbočka na oravskej strane údolím Gontkuly. (26)

Od tejto hlavnej trate v 15,9 – 16,0 km sa nachádzajú výhybky pre odbočku lesnej železnice Skriželné. Povolenie na prevádzku odbočky Skriželné bolo vydané generálnou inšpekciou v Budapešti zo dňa 17. júla 1917 pri príležitosti policajno-technickej pochôdzky a kolaudácie. A v km 20,3 sa nachádza výhybka pre odbočku lesnej železnice Riečnica – Podháj a z nej odbočovala ďalšia odbočka do Harvelky. (27)

Odbočka Rycerová bola vybudovaná a do prevádzky uvedená v rokoch 1917 – 1918. Od kmeňovej trate Oščadnica – Chmúra odbočuje v km 25,304 doľava a vedie pozdĺž potoka Rycerová, ktorý miestami križuje. Celková dĺžka tejto odbočky meria 2,743 km a v celej dĺžke sa nachádza v katastri obce Nová Bystrica. Táto obec však nemala vykúpené pozemky, z toho dôvodu jej boli prenajaté na neurčitú dobu. (28)

Na oravskej strane sú známe odbočky Vysoká Magura, ktorá odbočovala z výhybky v Ustrig z hlavnej trate do Podrusnáčka. Odbočka Úšust odbočovala z Ustrig po Vysokú Maguru. Odbočka v Zákamennom odbočovala a viedla na parnú pílu. Najdlhšou odbočkou celej trate bola odbočka Breza – Furandová v stavebnej dĺžke 17,253 km. (29) V priebehu prvej svetovej vojny bol postavený aj úsek Oravská Lesná odbočka – Juríková v dĺžke 4 kilometre. (30)

1.5. Stavebné podmienky

Kysucká lesná železnica a Oravská lesná železnica boli zriadené na **parný pohon** s rozchodom koľajníc 0,76 m. Najmenší polomer oblúkov koľají bol určený ako rádius $R = 50$ m, výnimočne bol v 28,4 km pripustený rádius $R = 40$ m. (31) Najvyššie stúpanie sa na hlavných tratiach pohybovalo

medzi 20 až 30 promile. Na vedľajších tratiach alebo na kratších úsekoch hlavných tratí presahovalo stúpanie 50 promile. Takéto stúpanie už vyžadovalo osobitné bezpečnostné opatrenia, pretože drevo sa okrem staníc nakladalo i popri trati. (32)

Hoci väčšina tratí sledovala terén, bolo potrebné vybudovať celý rad priepustov, mostov, nadjazdov, oporných múrov, prechodov a podobne. Predovšetkým mosty boli pravou ukážkou vynaliezavosti staviteľov lesných železníc. Bohužiaľ, v súčasnosti ostali z týchto objektov len torzá alebo piliere. Z tých významnejších napríklad drevený most v Novej Bystrici alebo veľký roštový most s betónovými piliermi pri Krásne nad Kysucou. (33)

Spodná stavba v úseku Oščadnica – Chmúra bola o šírke koruny 2,6 m, v úseku Chmúra – Lokca o šírke koruny 2,8 – 3,0 m, na vysokých násypoch a v oblúkoch až 3,4 m. (34) Aj zvršok tratí lesných železníc bol rôznorodý, keďže závisel od toho, kto stavbu financoval a kto zabezpečoval výstavbu. V prvých rokoch výstavby lesných železníc bol používaný len zriedka, a to z dôvodu sporivosti podnikateľov. Postupom času, hlavne v súvislosti s neustálym rozvojom parnej trakcie a s rastúcim využívaním lesných železníc, bolo nutné klásť ťažšie koľajnice, ktoré umožnili zvýšiť pri nezmenenom stupni bezpečnosti osový tlak na potrebnú medzu. Vzhľadom na výšku osového tlaku musela byť minimálna hrúbka štrkového lôžka pod úložnou plochou podvalov 12 až 15 cm. (35) Zvršok a objekty spojovacej časti Gontkula-Chmúra sú vybudované pre kolesový tlak 2,913 kg, v ostatných úsekoch na tlak 2,200 kg. (36)

Koľajnice používané na lesných železničiach boli síce od začiatku širokolopátkové, ale vždy podstatne ľahšie ako koľajnice verejných železníc. Išlo však o výrobky rôznych firiem, takže niektoré tvary sa navzájom líšili. Na slovenských lesných železničiach boli najrozšírenejšie koľajnice v dĺžkach 8 alebo 9 m. Významnou časťou železničného zvršku boli **podvaly**. Na lesných železničiach o rozchode 760 mm sa používali podvaly typu IV, 1,6 m dlhé, šírka spodnej úložnej plochy 20 cm, šírka hornej plochy 14 cm, výška 13 cm. Materiálom bolo tvrdé drevo, väčšinou dubové, výnimočne však i bukové. Na niektorých výhybkách boli použité oceľové podvaly. (37)

Celkový technický stav rozhodoval vo svojich dôsledkoch o skutočnej traťovej rýchlosti. Tá sa obyčajne pohybovala okolo 15 až 25 km/hod, čo zhruba zodpovedalo i konštrukčnej rýchlosti lokomotív (30 km/hod) a umožňovalo tak ich plné využitie. V priamych úsekoch záležalo iba na stave zvršku. Okrem smerových pomerov obmedzovali rýchlosť aj sklonové pomery, hlavne z bezpečnostných dôvodov – brzdenie. Na kysucko-oravskej lesnej železnici bola najvyššia povolená rýchlosť 15 km/hod, v úseku Gontkula – Chmúra 8 km/hod a v úseku Oščadnica – Chmúra 12 km/hod. (38)

Lokomotívny park Kysucko-oravskej lesnej železnice bol počas prevádzky veľmi rozmanitý. Počas Rakúsko-Uhorska dostávali prednosť maďarské parné lokomotívy: „Prvé dve lokomotívy na oravskej strane pochádzali od firmy MÁV v Budapešti a boli vyrobené v roku 1916. ... Na Kysuciach to bola lokomotíva firmy Krauss München z roku 1916.“ (39) Išlo o dvojvalcový rušeň na mokrú paru vo vyhotovení ako tendrový rušeň. (40) Najviac lokomotív na slovenských lesných železničiach bolo nemeckých. Najväčší podiel na celkovom počte mali výrobky firmy **Orenstein und Koppel**. Ďalšie boli od firiem **Krauss, Henschel** a **Jung**. Z rakúskych lokomotív bola používaná na kysuckej časti Kysucko-oravskej lesnej železnice lokomotíva viedenskej firmy **Siegel**. Na prelome 20. a 30. rokov sa začali objavovať lokomotívy vyrobené lokomotívkou **ČKD**. (41)

V roku 1953 bolo na železničnej trati nasadených päť parných lokomotív a dva dieselové motorové lokomotívy v staniciach Zákamenné a Oščadnica. Lesná železnica disponovala 270 vozňami s priemernou ložnou váhou 4,84 t, dvadsať vozňov s ložnou váhou 9,5 t, jedenásť vozňov s ložnou váhou 4,7 t, dva vozne s ložnou váhou 4,7 a 9,5 t a jeden osobný vozeň BC/u s počtom miest na sedenie 16. (42)

Okrem lokomotív jazdili na tratiach ešte ďalšie hnacie vozidlá, určené hlavne pre traťovú službu, ďalej motorové vozy pre dopravu osôb a početná skupina malých lokotraktorov najrôznejších typov, ktoré slúžili hlavne pri posune na pílach, skladoch a prekladiskách dreva. Medzi drobné a pomocné vozidlá zaraďujeme dreziny, traťmajstrovské motorové vozíky, snehové pluhy, pojazdné debny s náradím a iné. (43)

Dôležitou súčasťou lesných železníc bol okrem lokomotív aj **vozňový park**. Základom boli nákladné vozne, ktoré mali jednoduchú konštrukciu, ale boli už vybavené valivými ložiskami. Najviac

bolo dvojsových oplenových vozíkov. (44) Na prepravu reziva sa používali plošinové podvozkové vozne rôznej konštrukcie a únosnosti. Kôra, piliny a iný odpad sa prepravoval v krytých vozňoch. Na prepravu uhlia sa používali vysokostenné uhliaky. (45)

1.6. Organizácia a hospodárske výsledky

Vlastná prevádzka lesných železníc sa vždy riadila určitými podmienkami alebo predpismi. Pôvodné prevádzkové predpisy zostavoval prevádzkovateľ železnice sám, a to na základe podmienok uvedených v zápise o administratívnej pochôdzke. Jednotné celoštátne predpisy vydalo Ministerstvo železníc ČSR až po vzniku 1. Československej republiky a ako služobné predpisy pre prevádzku lesných železníc s úpravami platili až do konca 40. rokov. Posledné predpisy pre prevádzku lesných železníc boli vydané v roku 1951. Mali celoslovenský charakter a boli skoncipované na základe predpisov ČSD. Podľa týchto predpisov musela mať každá lesná železnica vypracovaný grafikon a pozdĺž trate telefonické spojenie. Dopravné predpisy zodpovedali predpisom pre výkon služby na tratiach so zjednodušenou dopravou. Dopravu na tratiach lesných železníc riadil výpravca, ktorý zastával funkciu vedúceho zmeny. (46)

Organizácia prevádzky na trati v úseku Oščadnica – Chmúra bola riadená správcom zo Starej Bystrice, pričom prostriedkom bol telefón. Prevádzku na trati v úseku Chmúra – Lokca riadila Správa lesnej železnice Oravského komposesorátu, ktorá v začiatkoch sídlila v Lokci a od roku 1932 bolo jej sídlo v Zákamennom. Taktiež na tejto trati bol dorozumievacím prostriedkom telefón, ktorý bol postavený pozdĺž trate o celkovej dĺžke 53,226 km. (47) Po zoštátnení, keď sa celá železnica dostala pod jedného majiteľa, riadila prevádzku na celej trati Správa lesnej železnice v Zákamennom.

Organizácia prevádzky bola rozdelená na 4 úseky:

1. Zákamenné – Furandová – denne sa vypravoval jeden vlak výpravcom zo Zákamenného;
2. Zákamenné – Tanečník – denne jeden až dva vlaky vypravované výpravcom zo Zákamenného;
3. Tanečník – Chmúra – denne jeden vlak vypravovaný pomocou telefónu;
4. Chmúra – Oščadnica – denne jeden až dva vlaky vypravované telefónom. (48)

Čo sa týka **osobnej dopravy na železnici**, tá nebola povolená. Výnimkou bolo krátke obdobie, keď sa mohli prepravovať len zamestnanci majiteľa alebo nájomcu železnice, prípadne zamestnanci tej firmy, ktorej sa po železnici prepravovalo kúpené drevo. Takáto preprava sa považovala za núdzové riešenie, ktoré ešte muselo byť schválené Radou ONV v Čadci. (49)

Údržbu trate zabezpečovali tri traťmajstrovské úseky s troma traťmajstrami:

1. Furandová – Ústrig;
2. Ústrig – Chmúra;
3. Chmúra – Oščadnica. (50)

V predvojnovom období sa ťažilo asi 30 000 m³ dreva ročne. (51) Najväčší objem prepravy po železnici bol v 50. rokoch 20. storočia a najviac dreva prepravila železnica v roku 1956, celkovo až 160 tisíc m³. Množstvo prepravovaného dreva sa postupne znižovalo, v roku 1966 to bolo už len 53 407 m³. (52) Najoptimálnejšie **hospodárske výsledky** sa podarilo získať za rok 1953.

Výsledky za rok 1953:

Prepravované drevo	123 799,51 plm = 75 108,42 ton (14,60 % z celkového odvozu dreva lesnými železnicami)
Prepravované rezivo	5 287,66 m ³ = 2 910,20 ton
Prepravovaná trieslová kôra	982,40 ton
Prepravovaný iný tovar	<u>2 033,41 ton</u>
Spolu	81 034,43 ton
Vykonané čisté tonokilometre	3 517 078
Vykonané hrubé tonokilometre	6 315 844
Vykonané vlakové km	69 695

Vykonané lokomotívne km	84 950
Vykonané osovú km v nákladnej doprave	2 655 281
Vykonané osovú km v osobnej doprave	11 460
Vykonané osobové km	11 650
Počet prepravovaných osôb ...	628
Počet vykoľajenia na trati bez úrazu osôb	6
Počet vykoľajenia v stanici bez úrazu osôb	1
Počet prípadov zlomených koľajníc	1
Počet porúch lokomotív na trati	27 (53)

Hlavný štátny dozor vo veciach dráh vykonávalo Ministerstvo železníc. Dopravným správnym úradom pre lesné železnice bol príslušný krajský národný výbor, do ktorého pôsobnosti patrili stavebno-udržiavací dozor. (54)

2. Zrušenie Kysucko-oravskej lesnej železnice

Povodeň v roku 1958 urýchlila zrušenie niektorých úsekov železnice. Z pôvodných 110 km trate ostávalo koncom 60. rokov 20. storočia už len asi 80 km stavebnej dĺžky. (55)

Komisia dopravy Stredoslovenského KNV v Banskej Bystrici zrušila uznesením č. 92 zo dňa 17. decembra 1968 s účinnosťou od 1. januára 1969 lesnú železnicu Oščadnica-Zákamenné v okrese Čadca a Dolný Kubín. (56) Kysucko-oravská lesná železnica bola zrušená z dôvodu nerentability od 1. januára 1969 s demontážou trate do 31. decembra 1971. Skutočné ukončenie prevádzky a demontáž trate sa však uskutočnilo až v roku 1972, a to s výnimkou 8 km dlhého úseku Chmúra – Tanečník, v ktorom sa nachádzal aj úvratový systém. Zlikvidovaná bola aj časť rušňového parku a väčšina vozňov.

Hlavné **dôvody**, ktoré viedli k likvidácii lesnej železnice, boli tieto:

1. zníženie nákladov na prevoz 1 plm z 1,61 Kčs lesnou železnicou na 1,43 Kčs autodopravou;
2. pomer zníženia sa javí 100:78 %;
3. vylúči sa lomená doprava a urýchlila sa odvoz;
4. zlepši sa presun odvozných miest vo smere ťažby dreva;
5. nakladanie dreva sa zmechanizuje v plnom rozsahu;
6. plynulosť prepravy sa zabezpečí aj v zime, keďže odpratávanie snehu na cestách je jednoduchšie;
7. odvoz dreva autodopravou zabezpečí jedna čata, pri lesnej železnici sa vystriedajú 4 čaty;
8. stav pracovníkov sa zníži o 105 osôb.

Posledný dôvod uvedený v likvidačnej správe prevzali aj likvidačné orgány a považujeme ho až za zarážajúci: „Zrušením lesnej železnice nebudú dotknuté žiadne verejné záujmy.“ (57) Otázka verejných záujmov bola v danom období striktno určovaná politicko-mocenskými záujmami a prebiehajúca normalizácia v poaugustovom období 1968 nedávala veľa priestoru na prezentovanie vlastných názorov.

Proti likvidácii lesnej železnice a jej rozobratiu a zošrotovaniu strojného parku sa postavili Okresný národný výbor v Čadci, Lesnícke a drevárske múzeum v Antole, Technické múzeum v Košiciach, Vysoká škola dopravná v Žiline, ústredná tlač, pamiatkové orgány i mnohí jednotlivci. (58)

Snahy ochrancov pamiatok z okresov Dolný Kubín a Čadca nikto nebral vážne, až na úsek Chmúra – Tanečník. (59) Zásluhou **Kysuckého múzea v Čadci** a **Oravského múzea Pavla Országha Hviezdoslava v Dolnom Kubíne** – Vlastivedného oddelenia v Oravskom Podzámku bol úsek lesnej železnice Chmúra – Tanečník vyhlásený nariadením vlády SR 11. júna 1991 za národnú kultúrnu pamiatku. Zachovaný úsek národnej kultúrnej pamiatky Kysucko-oravskej historickej lesnej úvratovej železnice v okrese Dolný Kubín sa nachádza v katastrálnom území obcí Oravská Lesná a Zákamenné. (60)

V roku 1974 prevzalo zachovanú časť zrušenej KOLŽ vrátane koľajových vozidiel do správy Kysucké múzeum v Čadci so zámerom jej funkčnej obnovy a nového spoločenského využitia formou múzejnej železnice v národopisnej expozícii. Popri rekonštrukcii 2,7 km dlhej časti trate v úseku

Chmúra Kubátkovia, ktorá sčasti prechádzala cez areál expozície v prírode, sa múzeum zameralo aj na doplnenie parku koľajových vozidiel. Skúšobné jazdy historických vlakov sa začali v roku 1980. Názov **Historická lesná úvratová železnica** nesie železnica od roku 1991, keď sa stala aj národnou kultúrnou pamiatkou. Generálna oprava trate sa začala v roku 1992 a od roku 1995 bola úradne povolená osobná doprava v úseku Kubátkovia Chmúra – 1. úvrať, čím začala HLÚŽ plniť funkciu múzejnej železnice. V 70. rokoch 20. storočia sa lesná železnica rekonštruovala v letných mesiacoch zväčša brigádnickou výpomocou študentov Vysokej školy dopravnej v Žiline. Táto vysoká škola zároveň vyhotovovala príslušnú dokumentáciu, napríklad projekt rekonštrukcie, projekt prevádzky železnice a iné. (61)

3. Odkaz z minulosti súčasníkom z pohľadu dobovej tlače

Železnica mala významné miesto v živote Kysučanov a Oravčanov, čo bolo reflektované aj v dobovej tlači.

Časopis *Malá železnice* sa zameriava na prehľadnejšie spracovanie dejín Kysucko-oravskej železnice s osobnou účasťou autorov na mieste prevádzky železnice. Veľa priestoru venovali samotnej **činnosti a organizácii práce** na železnici, snažili sa priblížiť prostredie širokej verejnosti s výzvou, aby si ešte vychutnali ich prevádzku spojenú s krásnou prírodou a architektúrou a otvorene vyzvali čitateľov na jej záchranu: „Snad je ešte čas postarať sa o to, aby nezmizely s povrchu zeme beze zbytku. Ale teď ešte máte príležitosť zastihnout je v plné práci, až někdy zase zavítáte do krásných koutů Slovenska.“ (62)

Tieto myšlienky vznikali koncom roku 1967, keď sa začínalo obdobie pred pražskou jarou a uvoľňovala sa tlačová cenzúra. V čase rušenia železnice a následnej normalizácie spoločnosti neboli prípustné žiadne prejavy na záchranu železnice, pretože sa mohli považovať za buržoázny nacionalizmus. A ak sa aj objavili, na verejnosť sa s istotou nedostali. Táto opatrnosť sa po roku 1968 preniesla aj do všetkých periodík a redaktori sa z opatrnosti vyhýbali otvorenej kritike zrušenia železnice, aby neboli označení za buržoáznych nacionalistov a neobvinili ich z ohrozovania normalizácie.

Časopis *Železničář* v roku 1972 po zastavení prevádzky Kysucko-oravskej lesnej železnice nostalgicky predpovedal budúci záujem o železnicu a jej technicky vyspelú úvratovú časť: „Ticho zapomenutí ... se zanedlouho rozhostí i nad stráněmi, ukryvajícími divoké smyčky a úvratě. A možná, že po letech budou naši synové v houštinách kapradin pracně vyhledávat stopy díla, které zbudovali naši otcové a dědové.“ (63) Autor článku ako odborník na danú problematiku zároveň vyzýva k záchrane technickej a obrazovej **dokumentácie trate**.

Žijeme v rýchlej, uponáhľanej dobe, v ktorej si nevedomujeme, čo má a nemá skutočnú hodnotu. Vieme si vyčíslieť, čo nás stojí prevádzkovanie takej železničky, aké sú jej náklady, súvisiace s dopravou, obsluhou, údržbou, no nepozrieme sa na to, aký prínos môže mať železnička z iného uhla pohľadu. Taká železnička sa nemusí využívať len na pôvodné prevážanie materiálu, ale dá sa využiť aj ako turistická atrakcia, ktorú by navštevovali ľudia z okolitých obcí a miest.

Zamestnanosť nemusí stáť len na robotníkoch, ktorí pracujú na železnici za účelom odvozu drevnej hmoty, ale posúva sa do pozície zamestnania mužov a žien v turistickej oblasti, čo sa za niekoľko desaťročí potvrdilo.

Až druhá polovica 70. rokov 20. storočia priniesla eufóriu nadšenia pre sympatizantov a nadšencov lesných železníc. Dokazuje to aj článok v celoslovenskom denníku *Pravda*, kde sa okrem stručného popisu histórie železnice odsudzuje jej **unáhlené zrušenie**: „Sme na stavbe, vlastne na rekonštrukcii nedávno nepremyslene zlikvidovanej lesnej železnice,“ (64) ale vzápätí sa teší na jej muzeálnu prevádzku.

V 80. rokoch 20. storočia sa už autori nebáli opísať skutočný stav a volali o záchranu železničky ako **muzeálnej funkčnej pamiatky**. Venovali sa aj detailnej pomoci a hľadali ďalšie riešenia. Denník *Smena* sa na železničku pozerá s odstupom deviatich rokov a porovnáva spustnutú železničku v roku 1973 so situáciou v roku 1982 a konštatuje, že: „Skrátka veľmi ľahko hrozí, že síce trať bola opäť vybudovaná, ale len na veľmi krátky čas ...aby opäť zarástla burinou...“ (65) Denník sa nenechal uniesť nostalgiou prevádzky na časti železničky, ale poukazuje na konkrétne problémy pri

opravách kotlov parných lokomotív, a tým aj na ohrozenie prevádzky muzeálnej železnice.

V 90. rokoch 20. storočia sa snažilo viacero periodík podať čo najhodnovernejšie historické podanie v tlači o tom, ako zanikla železnička. Takými periodikami boli napríklad *Les* a *Horizonty dopravy*. (66) Samotné **príčiny zrušenia** železnice sa snažili pomenovať periodiká *Bystrické zvesti* (67) a *Slobodný piatok* ako: „Následkom dopravných ťažkostí (zimné prestoje pre nezjazdnosť trate, nedostatok náhradných dielov na lokomotívy a podobne) ako i ekonomickej neefektívnosti (vysoké náklady v porovnaní s nákladnými autami, vysoká cena podvalov a pod.) prestala železnica plniť svoju funkciu.“ (68)

O načrtnutie **finančných problémov pri údržbe** muzeálnej železnice sa pokúšal denník *Práca*. (69) Novinárska spoločnosť si pozorne všímala dianie na muzeálnej železničke. V roku 2002 sa venovali zrúteniu depa pod náporom snehu a poškodeniu mobiliáru. (70) O niekoľko rokov sa význam historickej železničky vníma aj z pohľadu filmárov a dokumentaristov. (71) Jazdu vláčikom si zamilovali aj hľadači romantiky, či svadobné páry.

V roku 2006 vychádza v *Katolíckych novinách* článok (72), ktorý sa v prvej časti venuje stručnej histórii železničky a v druhej časti oceňuje iniciatívu priaznivcov lesných a pamiatkových orgánov. Ďakuje im tiež za záchranu úvraťového systému. Autorka článku sa zameriava na deti a mládež a spoluobjavuje s nimi históriu. Starším ponúka nostalgické spomienky na ich mladosť cestou vláčikom pomedzi drevené domčeky skanzenu. V tomto roku vychádza ďalší článok, ktorý sa zameriava na **problémy životného prostredia** (73) a dopad cestnej a železničnej dopravy na životné prostredie. Z pohľadu záťaže na životné prostredie dáva železniciam prednosť pred cestnou dopravou, či už pri samotnej stavbe alebo jej prevádzke.

Pri výročiach zrušenia železničky alebo pri jej založení, spojení alebo iných súvislostiach neustále vychádzali články, brožúrky, informácie, ktoré nostalgicky vykresľovali železničku ako národný poklad. K prípadnému záujmu alebo nezájmu o danú tému môžem v prípade periodík uviesť, že téma bola sledovaná s primeraným záujmom. Bola podávaná vecne, a to s cieľom presvedčiť čitateľa o pozitívnom pohľade na železniciu.

Záver

Lesné železnice tvorili technicky zaujímavú a dôležitú časť v dejinách lesnej dopravy, a tým sa zapísali aj do histórie dopravy. Je len poľutovaniahodné, že týchto technických skvostov ostalo pre dnešok tak málo.

Cieľom tohto príspevku bolo priblížiť technickú hodnotu lesnej železnice v regióne, kde žijem, a následne pomocou dobovej tlače poukázať na vývoj spoločenského poznania hodnoty technického dedičstva našich predkov. Vlastným výskumom dobovej tlače, to ako dokáže tlač čitateľom vysvetliť zrušenie lesnej železnice, sme sa pokúsili zistiť a dopracovať k cieľu, porovnať jednotlivé periodiká a vyhodnotiť z jednotlivých článkov pozitívny alebo negatívny záujem redakcií na vybranej udalosti (ako je zrušenie a následná rekonštrukcia Kysucko-oravskej lesnej železnice). Myslíme si, že pri obmedzenom výbere periodík sa nám podarilo v rôznych časových odstupoch poukázať na **pozitívny záujem redakcií** o danú tému. Výslovné podporenie zrušenia železnice sme nezaznamenali v žiadnych časových pásmach uverejňovania článkov.

Domnievame sa, že v rozsahu získaných prameňov a literatúry sa nám podarilo preukázať, že v priebehu niekoľkých desaťročí sa historické povedomie a úcta k historickým hodnotám zlepšuje. Príkladom toho je zveľaďovanie technického a strojového parku v **Múzeu kysuckej dediny vo Vychylovke** a v neposlednom rade je významným príkladom symbolického zachovania diela vytvoreného generáciami našich predkov i vybudovanie **cyklotrasy**, ktorá je situovaná po telese bývalej lesnej úvraťovej železničky. Okrem športov na asfaltovom povrchu v letných mesiacoch poskytuje úpravou bielej stopy ideálne podmienky aj pre bežky. Bývalá trať Kysucko-oravskej lesnej železnice tak oživa v modernejšom duchu a ostane sprístupnená aj ďalším generáciám.

Poznámky

(1) Miesto spotreby: pily, továrne na spracovanie drevnej hmoty; miesto vývozu: stanice verejných

- železníc, odkiaľ sa drevo dopravovalo na vzdialenejšie trhy.
- (2) ŽILINČÍK, I.: Úzkorozchodná železnica na rozhraní Kysúc a Oravy. In: *Pamiatky a múzeá – revue pre kultúrne dedičstvo*, s. 66.
 - (3) DUBOVICKÝ, O.: Lesy, píly a lesná železnica. In: *Bystrické zvesti*, 1995, roč. 4, č. 12, s. 6 – 7.
 - (4) ŽILINČÍK, I.: Úzkorozchodná železnica na rozhraní Kysúc a Oravy. In: *Pamiatky a múzeá – revue pre kultúrne dedičstvo*, s. 66.
 - (5) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. – 1417. HENDRYCH, J.: Lesní železnice Oščadnica – Zákamenné. Žilina, 1976, s. 4.
 - (6) Kysucké múzeum v Čadci, H(LŽ) 2460 KM 492/99. *Lesné železnice na Slovensku – správa zo dňa 10. marca 1954*, s. 3.
 - (7) Účastinná spoločnosť pre mlynský a drevársky priemysel.
 - (8) ŽILINČÍK, I.: *Úzkorozchodná železnica...*, s. 64; Kysucká knižnica v Čadci, fond P.č. 62863. ŽILINČÍK, I.: Kysucko-oravská lesná železnica – minulosť/súčasnosť/perspektívy. Čadca, 2006, s. 22.
 - (9) JONEKOVÁ, E. et al.: *Nová Bystrica*. Magma Čadca, 2011, s. 259.
 - (10) Kysucké múzeum v Čadci. Opis protokolu spísaný v kancelárii lesného riaditeľstva v Oščadnici dňa 17. júla 1930, k č. 50.351/30, s. 3 – 4.
 - (11) Kysucké múzeum v Čadci. Opis protokolu spísaný v kancelárii lesného riaditeľstva v Oščadnici dňa 17. júla 1930, k č. 50.351/30. s. 21, s. 51.
 - (12) Kysucká knižnica v Čadci, fond Regionálne výstrižky XI. dejiny, zemepis, národopis 1984 – 1985, 119-165, č. 126. BAUER, Z.: Lesní železnice Oščadnica – Zákamenné. In: *Malá železnice 1/1968*.
 - (13) Od roku 1946 Oravská Lesná.
 - (14) KEPŠTA, D.: Úloha lesa a lesného hospodárstva v dejinách Oravy. In: *Zborník Oravského múzea (1)*. Banská Bystrica, 1968, s. 198.
 - (15) Kysucká knižnica v Čadci, fond Regionálne výstrižky XI. dejiny, zemepis, národopis 1984 – 1985, 119-165, č. 126. BAUER, Z.: Lesní železnice Oščadnica – Zákamenné. In: *Malá železnice 1/1968*.
 - (16) ŽILINČÍK, I.: *Úzkorozchodná železnica...*, s. 64 – 65.
 - (17) Kysucká knižnica v Čadci, fond Regionálne výstrižky XI. dejiny, zemepis, národopis 1984 – 1985, 119-165, č. 126. BAUER, Z.: Lesní železnice Oščadnica – Zákamenné. In: *Malá železnice 1/1968*.
 - (18) ŽILINČÍK, I.: *Úzkorozchodná železnica...*, s. 65.
 - (19) Zvíťazil projekt ružomerskej firmy bratov Galovcov – Ladislav a Edmund Galo.
 - (20) Originálne podklady sa podarilo v roku 2012 objaviť v archívnom fonde Ústavu inženýrskych stavieb lesníckych Vysoké školy zemédělské v Brně. Materiály obsahujú aj poznámky o jednotlivých úsekoch, využívaných dopravných prostriedkoch, otázke zachovávaní bezpečnosti či nákladoch v 2. polovici 20 rokov. Sú cenným pramenným zdrojom informácií. In: Kysucká knižnica v Čadci. PAUKOVÁ, V.: Počiatky spojovacej trate Erdútka – Chmúra. Z histórie Kysucko-oravskej lesnej železnice, dnes Národnej kultúrnej pamiatky SR. In: *Týždenník Kysuce*, 2013, č. 46, s. 11.
 - (21) CHOLUJ, D.: Kysucká lesná železnica. In: *Správy a informácie*. Kysucké múzeum. Čadca, 2/1978, s. 123; JONEKOVÁ, E. et al.: *Nová Bystrica...*, s. 259.
 - (22) Úvrať – pokračovanie chodu vlaku na inú koľaj, pri ktorej sa zmení smer chodu na opačný smer.
 - (23) ŽILINČÍK, I.: *Úzkorozchodná železnica...*, s. 66.
 - (24) ČERŇAN, I.: *Obnova spojenia*. [online]. Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava Dolný Kubín. [cit. 2016-11-1]. Dostupné na internete: <<https://www.rail.sk/arp/slovakia/history/h251-4.htm>>.
 - (25) Kysucká knižnica v Čadci, fond Regionálne výstrižky XI. dejiny, zemepis, národopis 1984 – 1985, 119-165, č. 126. BAUER, Z.: Lesní železnice Oščadnica – Zákamenné. In: *Malá železnice 1/1968*.
 - (26) Kysucká knižnica v Čadci, fond Regionálne výstrižky XI. dejiny, zemepis, národopis 1984 – 1985, 119-165, č. 126. BAUER, Z.: Lesní železnice Oščadnica – Zákamenné. In: *Malá železnice 1/1968*; JONEKOVÁ, E. et al.: *Nová Bystrica...*, s. 260.
 - (27) JONEKOVÁ, E. et al.: *Nová Bystrica...*, s. 259; Kysucké múzeum v Čadci. Opis protokolu spísaný v kancelárii lesného riaditeľstva v Oščadnici dňa 17. júla 1930, k č. 50.351/30, s. 17, s. 51.
 - (28) Kysucké múzeum v Čadci. Opis protokolu spísaný v kancelárii lesného riaditeľstva v Oščadnici dňa 17. júla 1930, k č. 50.351/30, s. 17, s. 21 – 23.
 - (29) Kysucké múzeum v Čadci, H(LŽ)2460 KM 492/99. *Lesné železnice na Slovensku – správa zo dňa*

10. marca 1954, s. 3; JONEKOVÁ, E. et al.: *Nová Bystrica...*, s. 260.
- (30) Kysucká knižnica v Čadci, fond Regionálne výstrižky XI. dejiny, zemepis, národopis 1984 – 1985, 119-165, č. 126. BAUER, Z.: Lesní železnice Oščadnica – Zákamenné. In: *Malá železnice 1/1968*.
- (31) Kysucké múzeum v Čadci. Opis protokolu spísaný v kancelárii lesného riaditeľstva v Oščadnici dňa 17. júla 1930, k č. 50.351/30, s. 17, s. 29.
- (32) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por. č. 77130. STRIŠŠ, J.: Lesné železnice na Slovensku. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 8.*
- (33) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por. č. 77130. STRIŠŠ, J.: Lesné železnice na Slovensku. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 8.*
- (34) Kysucká knižnica v Čadci, fond P. č. 62863. ŽILINČÍK, I.: *Kysucko-oravská lesná železnica – minulosť/ súčasnosť/ perspektívy. Čadca, 2006, s.22.*
- (35) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por. č. 77130. STRIŠŠ, J.: Lesné železnice na Slovensku. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 8.*
- (36) Kysucké múzeum v Čadci, H(LŽ)2460 KM 492/99. Lesné železnice na Slovensku – správa zo dňa 10. marca 1954, s. 3.
- (37) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por. č. 77130. STRIŠŠ, J.: Lesné železnice na Slovensku. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 9.*
- (38) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por.č. 77130. ŽILINČÍK, I.: Kysucko-oravská lesná železnica Oščadnica – Lokca. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 25.*
- (39) Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižky XI. 212 – 264, č. 561. MERTUŠ, J.: Železnička ako lusk – Svetový unikát na kysucko-oravskom pomedzí. In: *Slobodný piatok, 3, 24. 1. 1992, č. 3, s. 6.*
- (40) JONEKOVÁ, E. et al.: *Nová Bystrica...*, s. 262.
- (41) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por. č. 77130. STRIŠŠ, J.: Lesné železnice na Slovensku. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 11.*
- (42) Kysucké múzeum v Čadci, H(LŽ)2460 KM 492/99. Lesné železnice na Slovensku – správa zo dňa 10. marca 1954, s. 4.
- (43) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por. č. 77130. STRIŠŠ, J.: Lesné železnice na Slovensku. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 12.*
- (44) Oplenový vozík – podvozok s jedným oplenom, ktorý spojený s druhým oplenom dlhým drevom do dvojíc, tvoril vozne pre prepravu dlhého dreva. Asi polovica týchto podvozkov mala plošinu pre sprievodcu – brzdára a ručnú vretenovú špalíkovú brzdu.
- (45) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por. č. 77130. STRIŠŠ, J.: Lesné železnice na Slovensku. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 13.*
- (46) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por. č. 77130. STRIŠŠ, J.: Lesné železnice na Slovensku. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 14.*
- (47) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por.č. 77130. ŽILINČÍK, I.: Kysucko-oravská lesná železnica Oščadnica – Lokca. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 24.*
- (48) CHOLUJ, D.: Kysucká lesná železnica. In: *Správy a informácie. Kysucké múzeum. Čadca, 2/1978, s. 129; Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por.č. 77130. ŽILINČÍK, I.: Kysucko-oravská lesná železnica Oščadnica – Lokca. In: Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 2425.*
- (49) Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por.č. 77130. ŽILINČÍK, I.: Kysucko-oravská lesná železnica Oščadnica – Lokca. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 25.*
- (50) CHOLUJ, D.: Kysucká lesná železnica. In: *Správy a informácie. Kysucké múzeum. Čadca, 2/1978, s. 129; Kysucká knižnica v Čadci, fond Rg. 2888, por.č. 77130. ŽILINČÍK, I.: Kysucko-oravská lesná železnica Oščadnica – Lokca. In: Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I. Čadca, 1986, s. 25.*
- (51) Kysucká knižnica v Čadci, fond Regionálne výstrižky XI. dejiny, zemepis, národopis 1984 – 1985, 119-165, č. 126. BAUER, Z.: Lesní železnice Oščadnica – Zákamenné. In: *Malá železnice 1/1968*.
- (52) ŽILINČÍK, I.: *Úzkorozchodná železnica...*, s. 66.

- (53) Kysucké múzeum v Čadci, H(LŽ)2460 KM 492/99. *Lesné železnice na Slovensku* – správa zo dňa 10. marca 1954, s. 4 – 5.
- (54) Kysucké múzeum v Čadci, H(LŽ)2454. KONFAL, J.: *Lesné železnice s rozchodom 760 mm – prednáška pre frekventantov Ústrednej robotníckej školy PLDP*.
- (55) Kysucká knižnica v Čadci, fond Regionálne výstrižky XI. dejiny, zemepis, národopis 1984 – 1985, 119-165, č. 126. BAUER, Z.: Lesní železnice Oščadnica – Zákamenné. In: *Malá železnice 1/1968*.
- (56) ČERŇAN, I.: *Obnova spojenia*. [online]. Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava Dolný Kubín. [cit.2016-11-1]. Dostupné na internete: <<https://www.rail.sk/arp/slovakia/history/h251-4.htm>>.
- (57) CHOLUJ, D.: Kysucká lesná železnica. In: *Správy a informácie*. Kysucké múzeum. Čadca, 2/1978, s. 129 – 130.
- (58) CHOLUJ, D.: Kysucká lesná železnica. In: *Správy a informácie*. Kysucké múzeum. Čadca, 2/1978, s. 130.
- (59) ČERŇAN, I.: *Obnova spojenia*. [online]. Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava Dolný Kubín. [cit.2016-11-1]. Dostupné na internete: <<https://www.rail.sk/arp/slovakia/history/h2514.htm>>.
- (60) Uverejnené v zb. zák. č. 299, čiastka 55, § 1 In ČERŇAN, I.: *Obnova spojenia*. [online]. Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava, Dolný Kubín. [cit.2016-11-1]. Dostupné na internete: <<https://www.rail.sk/arp/slovakia/history/h251-4.htm>>.
- (61) CHOLUJ, D.: Súčasný stav výstavby Múzea kysuckej dediny vo Vychylovke. In: *Správy a informácie*. Čadca, 3/1979, s. 128.
- (62) Kysucká knižnica v Čadci, fond Regionálne výstrižky XI. dejiny, zemepis, národopis 1984 – 1985, 119-165, č. 126, BAUER, Z.: Lesní železnice Oščadnica – Zákamenné. In: *Malá železnice 1/1968*.
- (63) Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižkov. HENDRYCH, S.: Slovenské lesné železnice. In: *Železničár*, 1972, č. 19 (s. 306) a č. 20 (s. 323).
- (64) Kysucká knižnica v Čadci, fond č.501 ČA. TEVECOVÁ, V.: Milimetre pre lokomotívu – Viac úcty k dedičstvu minulosti, k zručnosti a umu našich predkov. In: *Pravda*. Bratislava, 1979.
- (65) Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižky XI., č. 106/XI. ŠTRAUCH, Š.: Kto zachráni železničku (1). In: *Smena*. Bratislava, 3. 11. 1982.
- (66) Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižky VII. 270 – 346, č. 329/VII. JUNEK, J.: Keď sa povie Kysuce, Orava... – Po koľajniciach histórie lesných železničiek. In: *Les* č. 1/19; Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižky VII. 270 – 346, č. 332/VII. VANGEL, J. – VANGEL, J.: Kysucko-oravská lesná železnica – Z histórie dopravy. In: *Horizonty dopravy 2/93*.
- (67) DUBOVICKÝ, O.: Lesy, píly a lesná železnica. In: *Bystrické zvesti*, 1995, roč. IV, č. 12, s. 6 – 7; Kysucká knižnica v Čadci. DUBOVICKÝ, O.: Za oponou času v Starej Bystrici. In: *Kysuce*, 2006, č. 20, 17. 5. 2006.
- (68) Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižky XI. 212 – 264, č. 561. MERTUŠ, J.: Železnička ako lusk – Svetový unikát na kysucko-oravskom pomedzí. In: *Slobodný piatok*, 3, 24. 1. 1992, č. 3, s. 6.
- (69) Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižky XI. 394 – 483, č. 496. ERTLOVÁ, E.: Lesná úvratová železnička volá S.O.S. In: *Práca*. 53, 14. 4. 1998, č. 85, s. 4.
- (70) Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižky XI. 485 – 584, č. 522/XI. ÚRADNÍKOVÁ, D.: Depo takmer pochovalo vlak. In: *Pravda*. 20. 2. 2002, č. 43, roč. XII, s. 4.
- (71) Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižky XI. 585 – 741, č. 586/XI. FUKNOVÁ, M.: Úvratovka Kysucko-oravská lesná železnica čaká na znovuzrodenie. In: *Život*, 2005, č. 32.
- (72) Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižky XI. S.585 – 741, č. 970. GROCHÁLOVÁ, M.: V klapote histórie. In: *Katolícke noviny*, roč. 121, č. 36, s. 23.
- (73) Kysucká knižnica v Čadci, fond Výstrižky XI. s. 585 – 741, č. 975. KOBZA, V.: Z histórie a súčasnosti lesných železníc na Slovensku. In: *Enviromagazín*. M, 2006, č. 3, s. 28 – 29.

Literatúra

Bystrické zvesti, 4, 1995, č. 12, s. 6 – 7.

Enviromagazín, 2006, č. 3, s. 28 – 29.

Horizonty dopravy, 2/93.

ČERŇAN, I.: *Obnova spojenia*. [online]. Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava Dolný Kubín. [cit. 2016-

- 11-1]. Dostupné na internete: <<https://www.rail.sk/arp/slovakia/history/h251-4.htm>>.
- Historická lesná úvratová železnica*. [Online]. [cit. 2016-12-20]. Dostupné na internete:<<http://www.kysuckemuzeum.sk/index.php/historicka-lesna-uvratova-zeleznica-hluz/991-lokomotiva>>.
- História oravského komposesorátu*. [Online]. [cit. 2016-12-20]. Dostupné na internete: <<http://www.lesy.sk/showdoc.do?docid=195&id=11>>.
- CHOLUJ, Dominik. 1978. Kysucká lesná železnica. In: *Správy a informácie*. Čadca : Kysucké múzeum, 2/1978, s. 119 – 135.
- CHOLUJ, Dominik. 1979. Súčasný stav výstavby múzea kysuckej dediny vo Vychylovke. In: *Správy a informácie*. Čadca : Kysucké múzeum, 3/1979, s. 127 – 141.
- JONEKOVÁ, Eva et al. 2011. *Nová Bystrica*. Čadca : Magma, 2011. 380 s. ISBN 978-80-89172-20-7
- Katolícke noviny*, 121, 2006, č. 36, s. 23.
- KEPŠTA, Dominik. 1968. Úloha lesa a lesného hospodárstva v dejinách Oravy. In: *Zborník Oravského múzea (1)*. Banská Bystrica : Stredoslovenské vydavateľstvo, 1968, s. 182 – 200.
- Kysuce*, 17. 5. 2006, č. 20, s. 6.
- Kysuce*, 20. 11. 2013, č. 46.
- Kysuce*, 46, 26. 3. 2003, č. 12, s. 4.
- Kysucké múzeum v Čadci, fond: H (LŽ) 2454; H (LŽ) 2460; H (LŽ) 2465; KM 492/99; KM 497/99*
- Kysucká knižnica v Čadci, regionálny fond: Rg. – 1417; Rg. 2888; por. č. 77130; P. č. 62863; Regionálne výstrižky XI. dejiny, zemepis, národopis 1984 – 1985; Výstrižky VII.; Výstrižky XI.Les, 1/19.*
- Malá železnice*, 1/1968.
- Námestovo 20. Storočie chronologicky*. [Online]. [cit. 2016-12-20]. Dostupné na internete: <<http://namestovo-orava.webnode.sk/dejiny/a20-storocie2/>>.Práca, 14. 4. 1998, 53, č. 85, s. 4.
- Pravda*, 1. 8. 1979, BA.
- Pravda*, 12, 20. 2. 2002, č. 43, s. 4.
- Slobodný piatok*, 3, 24. 1. 1992, č. 3, s.6.
- Smena*, 3. 11. 1982, BA.
- STRIŠŠ, Jozef. 1986. Lesné železnice na Slovensku. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I.* – zborník referátov a koreferátov z okresného seminára v Čadci dňa 24. septembra 1986. Čadca : OV socialistickej akadémie ČSSR, 1986, s. 3 – 17.
- Železničár*, č. 19, 1972, s. 306.
- Železničár*, č. 20, 1972, s. 323.
- ŽILINČÍK, Ivan. 1986. Kysucko-oravská lesná železnica Oščadnica – Lokca. In: *Úzkorozchodné lesné železnice na Slovensku, ich obnova a využitie I.* – zborník referátov a koreferátov z okresného seminára v Čadci dňa 24. septembra 1986. Čadca : OV socialistickej akadémie ČSSR, 1986, s. 18 – 28.
- ŽILINČÍK, Ivan. 1987. Lesná železnica Oščadnica-Zákamenné-Lokca (história – súčasný stav – perspektívy). In: *Správy a informácie*. Čadca : Kysucké múzeum, 7/1987, s. 83 – 123.
- ŽILINČÍK, Ivan. 2006. *Klapot kolies v údoliach Bystrice a Bielej Oravy*. Čadca : Kysucké múzeum v Čadci, 2006. 72 s. ISBN 978-80-969445-2-1
- ŽILINČÍK, Ivan. 2006. *Kysucko-oravská lesná železnica – minulosť/súčasnosť/perspektívy*. Čadca : Kysucké múzeum Čadca, 2006.
- ŽILINČÍK, Ivan. 2011. Úzkorozchodná železnica na rozhraní Kysúc a Oravy. In: *Pamiatky a múzeá – revue pre kultúrne dedičstvo*. Bratislava : Slovenské národné múzeum a Pamiatkový úrad SR, 2011, roč. 60, č. 2/2011. s. 64 – 67. ISSN 1335-4353
- Život*, 2005, č. 32, 55, s. 22 – 23.

Summary

The Kysuce-Orava forest railway created technologically interesting segment in regional history of forest transportation. That is the reason for analysing of available specialised literature and documenting a report in which two aims are given. On the one hand, we analysed historical events which led to the formation and the downfall of the Orava-Kysuce forest railway and its

architectural and organizing conditions during railway's functioning. On the other hand, we compiled the views of various authors from chosen periodics. We investigated attitudes of individual periodics to the downfall of railway and whether they explained the reasons for downfall objectively to their readers. The main part of the report is created by study in Kysuce library and Kysuce museum in Čadca. This part was critically analysed and within limits compared to specialised literature. The relevance of railway's functioning and railway's contribution for today is summarised in the conclusion.

O autorke

Autorka je študentkou Univerzity Mateja Bela v magisterskom stupni v odbore učiteľstvo akademických predmetov geografia – história.

Monika Odrobiňáková, Struhy 1301, 02302 Krásno nad Kysucou