Úzkoľajná lesná dráha

Ilava - Zliechov - Gápeľ

Lesná železnica Ilava - Zliechov - Gápeľ

Výstavba a prevádzka tejto parnej lesnej železničky na niekoľko rokov ovplyvnila život v Zliechove. Majiteľ dráhy: Banka čsl. Légií Praha, Správa, ktorá dráhu prevádzkovala: „TUZ" Drevárske podniky spol.s.r.o. Ilava. Označenie dráhy: Úzkokoľajná lesná dráha Ilava - Zliechov - Gápeľ. Povolenie: na 35 rokov od 11.12.1922.
Stavbe železničky predchádzalo veľké množstvo žiadostí, povolení, súhlasov a posudkov. Archív uchováva plány a množstvo písomností, ktoré so stavbou súviseli. Každá dedina osobitne musela dať vyjadrenie, či so stavbou súhlasí.
Koncesia na stavbu a prevádzku železničky s rozchodom 600 mm a rýchlosťou 12 km za hodinu bola udelená v decembri 1922. V tom čase už bol vybudovaný 10 km úsek údolím Podhradského potoka V jeseni 1923 dĺžka železnice dosiahla 16,5 km v Zliechove. V septembri 1925 bola celá stavba hotová až do údolia za Gápľom, vrátane prekládky v Košeci a malej, asi 1,5 km odbočky pod Strážov. Zakončenie tejto odbočky v nadmorskej výške asi 650 m n.m. sa stalo najvyšším bodom celej lesnej železnice. Hlavná trať mala zaujímavý priebeh, začínala mierne nad 240 m n.m., v Zliechove sa dotkla 600 m, potom klesala Slávikovou dolinou až na 420 m a po ďalšom ohybe opäť stúpala pozdĺž Jaseniny (potoka) na konečných asi 550 metrov nad morom.
Správcom prevádzky bol Václav Urban - staviteľ. Udržiavanie trate obstarával Alojz Mazán, strojvodcom bol Jozef Chromiak - bývalý výpomocný strojvodca Košicko- Bohumínskej dráhy. Funkciu kuriča vykonával Jozef Meliš a vlakvedúcim bol hlavný brzdár.

Kde vlastne železnička začínala?
V názve sa hovorí o Ilave, potom o prekládke v Košeci. Trať s normálnym rozchodom vychádzala z Ilavy popri trati Bratislava - Žilina a odbočovala na prekládku v Košeci. Drevo sa prekladalo v blízkosti zinkovej továrne, ale po prekladisku teraz nie je ani stopa. Odtiaľ viedla úzkokoľajka zárezom, na ktorom bola upravená cesta do závodu SlovZink. Cez polia podľa cesty do Zliechova a ďalej popri potoku sa trat vinula celou dolinou až do Zliechova. V súčasnosti môže pozorné oko zbadať kúsky bývalej trate v niektorých miestach na okraji lesa pri potoku v doline. V obci sa trať rozdelila.

- výhybka a rozdelenie trate lesnej železnice v obci Zliechov

Na 16,5 km - miesto, kde sa križuje potok s cestou na Sokol, vychádzala z výhybky odbočka vľavo. Tá prechádzala celou dedinou a končila na skládke dreva pod Strážovom smerom do Hluchej doliny. Hlavná trať sa za výhybkou zatáčala doprava do veľkého zárezu. Podľa plánu mal byť výkop hlboký 8,4 m. Napokon to muselo byť trochu menej, lebo pred zárezom bolo maximálne stúpanie. Dnes je „Zárez" zasypaný, ale nedá sa prehliadnuť a pomenovanie sa občas ešte používa.
Za zárezom nad „Kráľovskou" cestou bolo nádražie lesnej železnice, kde sa aj otáčala lokomotíva. Odtiaľ viedla „štreka" do Slávikovej doliny. Po zrušení trate ju obyvatelia používali ako cestu pre vozy aj pešo, lebo bola do doliny kratšou trasou ako „Lúpenská" cesta. Dnes je to trávou zarastená cesta vľavo od betónovej cesty, ktorá vedie na Farmu. Pod hospodárskym dvorom je prerušená močariskom a nánosom hliny, potom pokračuje ďalej.
Na konci Slávikovej doliny sa trať otočila doľava a viedla popri potoku smerom do Gápľa.

- účastníkov osláv odhalenia pamätníka padlým vojakom v I. svetovej vojne do Zliechova priviezla lesná železnica r. 1924

Dôvod výstavby železnice

Firma, ktorá spravovala trať. bola drevárskym podnikom. Zliechovské lesy boli pre ňu ideálnym miestom, kde mohla drevo ťažiť, potom s nim obchodovať a železnica bola v tom čase najvhodnejším spôsobom ako ho prepravovať.
V tých rokoch, kedy sa firma TUZ usadila v Zliechove, obec ožila. Viacerí obyvatelia našli u firmy zamestnanie, rozvinul sa spoločenský život, vzrástol počet obyvateľov - aj keď len prechodne. Bolo to obdobie, kedy počet obyvateľov Zliechova prekonal hranicu 2 000 obyvateľov.
Firma potrebovala pre svojich zamestnancov ubytovanie. Napríklad požiadala obec o pridelenie bytu pre ich správcu Křemenka na poschodí obecného domu. OZ najskôr odpovedalo záporne, lebo byt držalo pre Dr. Eugena Podurinského. ktorý mal prísť do Zliechova. Nakoniec 16.10. 1926 byt poskytli.

Ďalší osud železnice

Majiteľ dráhy Banka čsl. Légii v Prahe uvažovala o osude železnice potom, keď správca firma TUZ ju už nebude potrebovať. Zásoby dreva v zliechovských a gapeľ-skych horách sa totiž zmenšovali a bol predpoklad, že postačia asi tak na dva roky. Po železnici sa nevozilo len drevo, ale železnicu využívala gápelská skláreň na prepravu sklárskych výrobkov. Po železnici sa do Zliechova v roku 1924 doviezli aj účastníci odhalenia pamätníka padlým vojakom v I. svetovej vojne. Bola teda možnosť využiť dráhu na osobnú a nákladnú dopravu.

V roku 1926 sa zrodila odvážna myšlienka na zavedenie dopravy na úzkokoľajnej dráhe Ilava - Zliechov - Gápeľ a mohla by tak slúžiť aj pre Čičmany, Čavoj a Valaskú Belú. Všetky spomínané obce, ako aj obce na trati železnice, boli oslovené a mali sa po prejednaní v obci k návrhu vyjadriť.

Predstavitelia banky zvolali na 1.2. 1928 spoločné zasadnutie predstaviteľov obcí, aby urobil, záver jednaní.

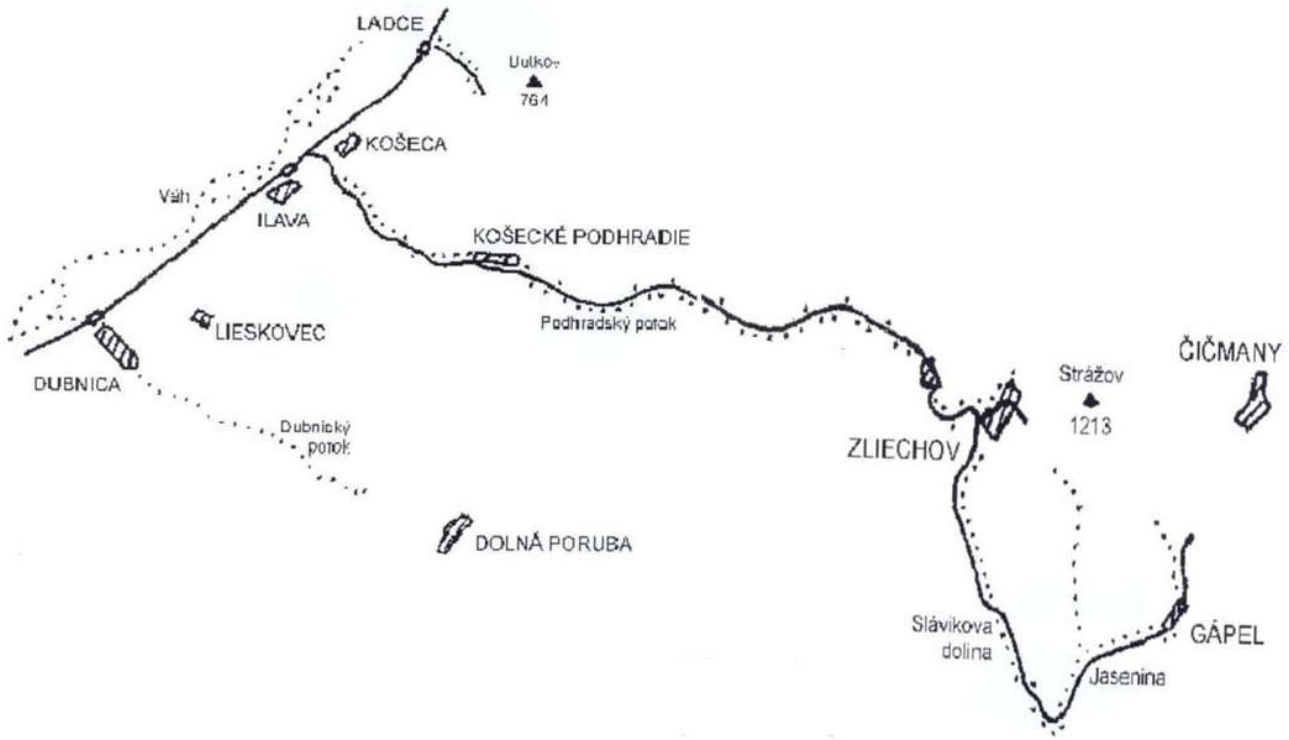
Oznámili príchod vlakom do Zliechova aj do Slávikovej doliny - pre Čavoj, Temeš a Valaskú Belú.

Obciam navrhli takéto riešenie: Pokým sa bude zvážať drevo, budu prevádzkovať aj železnicu. Ak by potom mala doprava ešte fungovať, musela by byť zriadená spoločnosť s.r.o. - podielnikmi by boli obce, alebo štát a tí by potom mohli dráhu kúpiť a spravovať. S tým by narástli ďalšie výdavky, lebo by bolo potrebné na náklady obcí vybudovať si nástupištia - malé stanice.

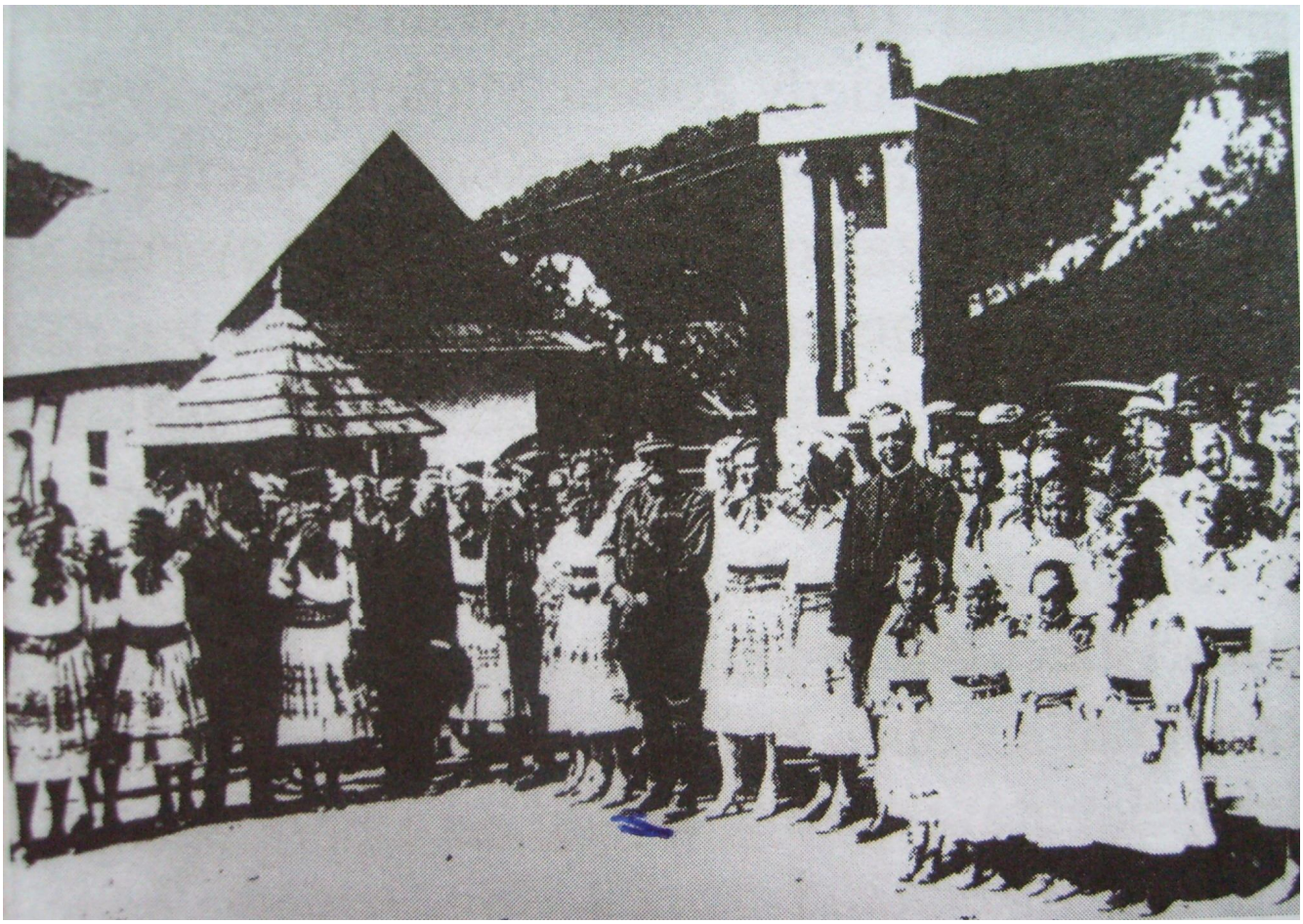
Rozhodnutie obcí nebolo jednoznačné. Zliechov a Košecké Rovné boli ochotné spolu uhradiť 30% hodnoty.

Temeš, Čavoj a Valaská Belá do 20%. Kopec a Košecké Podhradie odmietli túto ponuku s tým, že z ich obcí je do Ilavy bližšie, tak železnicu nepodporia. Tak sa rozplynul sen o železničnej doprave do Zliechova. Gápeľ už nepotreboval dopravcu skla, lebo skláreň v roku 1929 zavreli a sklo sa nevyrábalo. Drevo v horách sa vyrúbalo, ťažba prestala. Firma TUZ v roku 1930 ukončila svoju činnosť. Hospodárska kríza v tridsiatych rokoch 20. stor. vývoj udalostí ovplyvnila a zánik železničky urýchlila. **Úzkokoľajná lesná železnica Ilava - Zliechov - Gápeľ zanikla natrvalo.**

- vykoľajená lokomotíva na trati Zliechov – Gápeľ 4. IX. 1924



- mapka trate lesnej železnice Ilava - Zliechov - Gápeľ



- prezident T. G. Masaryk v Zliechove na rýnku, pri pamätníku padlým vojakom v I. svetovej vojne v r. 1928

- pamätník padlým vojakom v I. svetovej vojne Zliechov, fotografia z r. 1926

Na titulnej strane - gotický kostol sv. Vavrinca na Zliechove

Spracoval: Jozef Trenčan, august 2017