# Cesta Márie Széchy

# Cesta železnej rudy

Na začiatku bol príbeh. Príbeh takmer dokonale romantický. Ona, krásna a bohatá žena, on, mocný a slávny, druhý muž po kráľovi. A čo z toho všetkého ostalo? Nič. Alebo, že by predsa? Ostal príbeh a miesta, kde sa to celé odohralo. Príbeh Muránskej Venuše a turistická Cesta Márie Széchy.

Červená turistická značená trasa – Cesta Márie Széchy sleduje pôvodnú medzihradnú cestu z roku 1644 medzi hradmi Fiľakovo a Muráň. Bola pomenovaná podľa druhej manželky palatína Františka Wesselényiho, Márie Széchy, známej ako Muránska Venuša, ktorá bola v Uhorsku ako manželka palatína dlhé roky po kráľovnej hneď druhou dámou krajiny. Trasa začína na Muránskom hrade, pokračuje cez vrch Tŕstie do Rimavskej Soboty, potom Cerovou vrchovinou prichádza do Fiľakova.

V miestach, ktorými vedie, je sústredených viacero sakrálnych pamiatok, hradov a významných archeologických lokalít.Na časti trasy vedúcej katastrom mesta Hnúšťa, vytvorilo mesto v roku 2021 náučný chodník, v ktorom približuje zaujímavé momenty histórie, ktoré sa tu odohrali.

Cesta Márie Széchy kopíruje pôvodnú trasu, ktorá bola v minulosti relatívne rušnou dopravnou tepnou, lemovaná hospodárskymi usadlosťami, poddanskými osadami a samotami. Dnes cesty vedú dolinami a čo najschodnejšou cestou križujú pohoria. V roku 1644 viedla cesta práve tadiaľto, po hrebeňoch hôr. Nevedno prečo. Pravdepodobne boli cesty po hrebeňoch kopcov v tom čase schodnejšie – na prechody riekami sa využívali brody, ktoré boli často nepriechodné. Cesta po hrebeňoch bola i bezpečnejšia – poskytovala pútnikovi dobrý rozhľad na prípadné blížiace sa nebezpečenstvo. Bolo to v polovici 17. storočia - storočia, ktoré bolo plné vojen a bojových stretov. Okrem neustálych útokov Osmanskej ríše a pretrvávajúcej 30-ročnej vojny sa Uhorsko zmietalo stavovskými povstaniami. V lesoch sa túlali zvyšky rozprášených armád, zbehovia, i bandy lúpežných rytierov.

Na prvý pohľad sa Vám toto miesto môže javiť obyčajné. Ale možno práve tu Mária Széchy pred takmer 400 rokmi zastavila koňa. Očami premerala obe doliny riek Rimava a Blh. Keď sa uistila, že je na dohľad nie je žiadne nebezpečenstvo, pokračovala ďalej na svojej 83-kilometrovej trase na hrad Fiľakovo za svojim milým, uhorským palatínom. Príbeh tak silný, že nezmizol z povedomia ľudí ani vplyvom času. Nezlomnosť ich lásky je aj v dnešnej dobe stále živá. Celý romantický príbeh sa dozviete na tabuli č. 4 v sedle Brezina.

Ak by ste na tomto mieste stáli pred 120 rokmi, asi by ste tomu neverili. Na začiatku 20. storočia väčšinu bukových lesov v okolí Hnúšte vyrúbali, pretože drevnú hmotu potrebovali na výrobu dreveného uhlia, ktoré následne zhltli vysoké pece železiarní v Likieri, Hnúšti – Maši i Tisovci. Z tohto miesta by ste mohli pozorovať ešte dva zaujímavé úkazy – lanové dráhy. Jedna viedla ponad dedinku Polom a prevážala magnezit z Burdy do hačavskej magnezitky (podrobnejšie na tabuli č.1), druhá viedla zo Železníka (to je vrch s plochým vrcholom na východe) a prechádzala južne od tohto miesta až do Likiera. Dodnes sú rovnakou trasou vedené elektrické stĺpy vysokého napätia, pod ktorým by ste našli desiatky betónových základov niekdajšej 13-kilometrovej lanovky, ktorá v časoch najväčšej slávy prepravovala 700 ton železnej rudy denne.

Pri pohľade na sever za dobrej viditeľnosti uvidíte najvyššie vrcholy Nízkych Tatier - Chopok a Ďumbier.

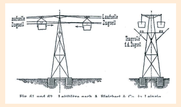
Lanové dráhy na mape z roku 1936 (Zdroj: súkr. zbierka R. Lebedu)

## Lanová dráha Sirk – Likier

Po zlúčení dvoch banských spoločností Rimavsko-muránskej železiarskej spoločnosti a Šalgótarjánskej spoločnosti v roku 1881, bola založená Rimamuránsko-šalgótarjánska železiarska účastinná spoločnosť so sídlom v Budapešti (nazývaná aj ako Rima alebo Rimamuránska spoločnosť), ktorá sa stala jednou z najsilnejších banských spoločností v Uhorsku. Spoločnosť prevzala viacero banských závodov na Gemeri, medzi nimi aj banský komplex Železník – Sirk – Rákoš.

Spoločnosť vložila svoj kapitál do vybudovania moderných železiarní v Likieri, čím radikálne vstúpila do života obyvateľov Likiera a Hnúšte ale i okolitých dedín (viac na tabuli č.6). V roku 1883 tu vybudovala prvú koksovú pec na území dnešného Slovenska, dovtedy sa na výrobu železa využívalo iba drevené uhlie. Zvýšila sa tak produkcia a tak aj dopyt po vyťaženej železnej rude. Kvôli rýchlemu a pravidelnému prevozu vyťaženej rudy do likierskych železiarní bola v rokoch 1882 – 1884 vybudovaná nákladná lanovka typu Bleichert, ktorá sa stala nielen najstaršou lanovkou v spišsko-gemerskej banskej oblasti, ale v tom čase aj jednou z najdlhších lanoviek v Európe.

Lanovka bola spustená do prevádzky 28. júla 1884 a nahradila dovtedajšie konské povozy, čo zapríčinilo stratu zamestnania veľkého množstva povozníkov. Nahnevaní furmani sa nedokázali zmieriť so stratou zamestnania a tak začali podpíľovať drevené piliere na lanovkovej dráhe. Tento problém spoločnosť vyriešila výstavbou tzv. strážnych domčekov, v ktorých ako strážcov zamestnala prepustených furmanov.




Nákres železného piliera typu Bleichert

Drevený pilier, aký bol použitý na lanovke Železník – Likier

Drevená koľajnicová rampa lanovky Železník-Likier, pred r.1894 (Zdroj: Banícke múzeum v Rožňave, sig. B 981)

Železník-Likier, časť visutej lanovej dráhy so strážnym domčekom (Zdroj: Banícke múzeum v Rožňave, sig. B 1009)

Koľajnicová rampa lanovky Sirk - Likier a strážny domček zrejme pri Burde alebo pri Poproči, v pozadí smer lanovky k Sirku, do roku 1895 (Zdroj: Banícke múzeum v Rožňave, sig. B 1014)

Dočasná nakladacia stanica v Sirku 1896 (Zdroj: Banícke múzeum v Rožňave, sig. B 828)

Koľajnicová rampa železnej konštrukcie lanovky Sirk – Likier (Zbierka Baníckeho múzea v Rožňave, sign. B1003)

Lanovka Sirk - Likier, pohľad na Sirk a Železník, po roku 1895 (Zdroj: Banícke múzeum v Rožňave, sig. B 2814)

Lanovka Železník – Likier dosiahla dĺžku 13 098 m, viedla cez 210 dubových piliierov od pražiarne pri štôlni Ladislav cez južný okraj obce Sirk na Sušanský vrch a cez Burdu, Popročský vrch, Brezinu a Branzovú sa na nej voziky s vyťaženou rudou dostali až do železiarní v Likieri. Vo vykladacej stanici sa ruda z vozíkov sypala do veľkých rudných bunkrov, odkiaľ sa následne presúvala do vysokých pecí. Po rekonštrukcii lanovky v rokoch 1893 – 1896, kedy sa dubové piliere vymenili za železné, ostalo pilierov už len 150.

Robotníci pri stožiari lanovky nad Hnúšťou v r. 1936 (Zdroj: Banícke múzeum v Rožňave, sig. B 2822)

Železná ruda bola prepravovaná vo vozíkoch s hmotnosťou 150 kg a nosnosťou 330 kg. Rýchlosť lanovky bola 1,7 km/h. Na lanovke bolo naraz zavesených 640 vozíkov. Jazdná strana plných vozíkov bola pravá, po ľavej strane sa vracali prázdne voziky a nezriedka sa v nich viezli aj robotnici, ktorí si takto urýchlili cestu domov z práce. Lanovka bola v prevádzke od 4:00 do 20:00 a za hodinu prepravila 41,9 ton rudy (pri maximálnom výkone dokázala prepraviť 700 ton rudy denne). Kapacita lanovky bola 150 000 – 170 000 ton prepravenej železnej rudy za rok.

V roku 1921 vysoké pece v železiarni v Likieri zanikli a o chátrajúci areál sa začala zaujímať chemická firma Eugena Blasberga, ktorá areál odkúpila a v roku 1924 tu vytvorila chemickú továreň na suchú destiláciu dreva. Firma Dr. Blasberga mala počas rokov 1924 – 1935 prenajatú lanovku Sirk – Likier, ktorú využívala na prepravu dreva.

Lanovka Sirk – Likier bola poháňaná parou, no v roku 1929 sa prešlo na elektrický pohon. Keďže ruda sa už nedopravovala do zaniknutých likierskych železiarní, bola v roku 1932 v Likieri pri železničnej trati vybudovaná nová vykladacia stanica, ktorá nahradila starú. V stanici sa pristavovali vozne normálno rozchodnej železnice, do ktorých sa ruda presypávala a odvážala do železiarní v Ózde (kam mimochodom v roku 1921 odviezli celé konštrukcie vysokých pecí z Likiera).

V roku 1946 bola lanovka využitá i na prepravu štrku, piesku a cementu z Likiera do stanic Branzová a Brezina, odkiaľ tento materiál odvážali na stavbu cesty Hnúšťa – Ratková. Po znárodnení baní a modernizácii ťažby rúd bolo takmer isté, že už zastaraná lanovka nebude postačovať svojou výkonnosťou. Po vystavaní novej lanovky zo Sirku do Lubeníka v roku 1953 bola táto najstaršia a najdlhšie fungujúca lanovka spišsko-gemerskej banskej oblasti zrušená a demontovaná. Po lanovke sa zachovalo množstvo pätiek po pilieroch, terénne zárezy a ruiny strážnych domčekov, čím si môžeme dodnes vizualizovať jej cestu.

## Banské ložisko Železník

Vrch železník foto z Lazu

Významné ložisko rúd sa nachádzalo vo vrchu Železník a bolo jedno z najdôležitejších ložísk železnej rudy v Rakúsko-Uhorsku. Prvé zmienky o ťažbe železnej rudy v tejto oblasti sú z polovice 13. storočia, na základe nálezov v zemných pieckach nazývaných vlčie diery sa predpokladá, že ťažba začala už koncom doby laténskej (od polovice 2. stor. pr. n.l.). V 15. a 16. storočí, existovalo v oblasti 41 pecí z toho bolo zásobovaných rudou zo Železníka asi 30.

Vrch Železník (814 m n. m.), tvoria najmä nerasty siderit, ankerit, pyrit, sfalerit, limonit, hematit, goethit, meď, manganit a iné. Zvláštnu pozornosť si zaslúžia minerály evansit a vashegyit, ktoré boli prvýkrát na svete objavené a opísané na Slovensku. Vashegyit opísal v roku 1910 K. Zimányi, názov pochádza z maďarského názvu pre Železník. Evansit opísal v roku 1864 D. Forbes, názov dostal podľa Angličana B. Evansa, ktorý ho tu objavil v roku 1855. Rimavsko-muránska železiarska spoločnosť začala v roku 1855 raziť dedičnú štôlňu Ladislav, aby spristupnila aj nižšie časti ložiska v Železníku. Zásoby v ložisku sa v tom čase odhadovali na 5,6 milióna ton, čím sa radilo medzi 4 najväčšie ložiská v Rakúsko-Uhorsku. V roku 1856 sa tu vyťažilo 23,3 % celouhorskej ťažby železa. Svojou neúnavnou ťažbou železa bolo železnícke a rákošské ložisko v roku 1857 zaradené medzi štyri najväčšie ložiská v Uhorsku.

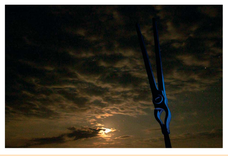
Železník ústie štôlne Ladislav r. 1905

Železná ruda je označenie pre niekoľko nerastov. Najbežnejším u nás bol siderit.

Od štôlne od roku 1884 viedla do huty v Likieri lanová dráha. V roku 1901 odtiaľto postavili lanovku k vysokým peciam do Tisovca. Posledná lanovka bola spustená do prevádzky v roku 1953 (do Lubeníka). V 20. storočí zásoby rudy klesli a ťažba sa stala nerentabilnou, až sa napokon v roku 1965 úplne zastavila. V posledných rokoch sa objavila vzácna aktivita dobrovoľníkov, vďaka ktorým oživa banícka kolónia v Železníku vrátane starého kina, kolkárne, či vstupov do štôlní. V obci Rákoš od roku 2020 funguje malé banícke múzeum.

## Pocta remeslu

Martin Jackuliak, umelecký kováč z Rimavských Zalužian vytvoril unikátne umelecké dielo, ktoré je od roku 2021 zapísané v knihe Slovenských rekordov. Martin študoval v Škole úžitkového výtvarníctva v Kremnici, v odbore umelecké kováčstvo a zámočníctvo. Po ukončení štúdia pokračoval v profesionálnej práci v rámci kováčskeho remesla pre firmu LASKY a tiež vo Veľkej Británii v dielni Newton Forge. Nadobudnuté vedomosti a skúsenosti zúročil založením vlastnej kováčskej dielne, v ktorej sa venuje zákazkovej výrobe a zložitejším projektom. Kováčskemu remeslu sa venuje už vyše 12 rokov (2021).



Kováčske kliešte „Pocta remeslu“

Martin si každý rok pred seba postaví jednu kováčsku výzvu. Ide predovšetkým o vytvorenie jedinečného monumentálneho diela, ktoré symbolizuje dominantnosť kováčskeho remesla, ktoré je s naším ľudom úzko prepojené od nepamäti. Vytvorené diela väčšinou vytvára ako poctu k klasickej kováčskej činnosti, ktoré sú následne vystavované na sochárskych sympóziách. Zatiaľ najväčšími dielami boli približne 6-metrový kinetický objekt – Kyvadlo a 2,5 metrová Kotva, ktorá je vystavená na Domaši – Dobrá a najväčšie mechanické Kováčske kliešte.

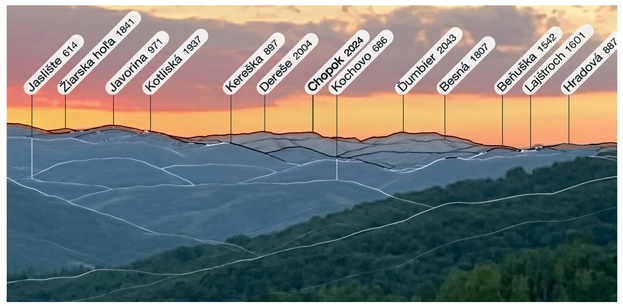
Výroba kliešťi na Šarišskom hrade

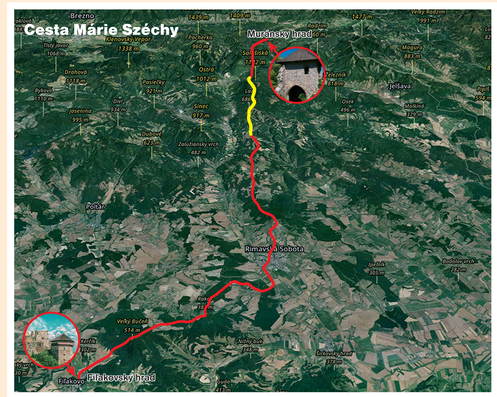
Práve na tomto mieste sa nachádzajú mechanické kliešte, ktoré sa môžu pýšiť zápisom v Slovenskej knihe rekordov ako najväčšie na Slovensku. Dielo, ktoré Martin Jackuliak pomenoval Pocta remeslu, vznikalo na mnohých miestach. Týždeň sa vytváralo v Letnom tábore výtvarníkov (Letavy), následne v jeho kováčskej dielni a dokončené boli na Šarišskom hrade na 12. ročníku sochárskeho sympózia Práci česť v roku 2020. Celkovo práce na vytvorenie unikátneho diela trvali približne mesiac.

Fosforom natreté kliešte pod hviezdnou oblohou.

Kováčske kliešte sú v podstate zväčšeninou reálnych klieští v mierke 10:1. Vyrobené sú z oceľových tabúľ, dosahujú výšku 5,4 metra a vážia 200 kilogramov. Keďže išlo o dielo väčších rozmerov náročnejších na výrobu, vznikli najskôr povyrezávané šablóny a následne nato jednotlivé časti pozváral dokopy tak, aby vyzerali ako plný materiál.

## Pohľad na sever s najvyššími vrchmi Nízkych Tatier




1. **Nad Polomom** (Lanová dráha Hačava – Burda)
2. **Polom** (Gemerské Machu Picchu)
3. **Vyhliadkové miesto Laz** (Cesta železnej rudy)
4. **Sedlo Brezina** (Legenda o Muránskej Venuši)
5. **Nad Kadlubom** (Dievčenský cintorín)
6. **Vyhliadka Cigán** (Železné srdce Hnúšte)

The information board "Iron Ore Road" focuses on the rich history of the ironworks tradition connected with Hnúšťa town and its surroundings. Only a few industrial monuments, such as cable cars for the transport of iron ore, can witness this tradition. From this point, you can observe two cable cars. One led over Polom village and transported magnesite from Burda to the Hačava magnesite factory (more details on the board no. 1). The second led from Železník (a hill with a flat top in the east) and passed south from this place to Likier. Nowadays high-voltage electric poles run the same route and you can find dozens of concrete foundations of the former 13-kilometer cable car under them. In the times of their greatest glory, they transported 700 tons of iron ore a day. The former freight cable car (Sirk - Likier) of the Bleichert type was constructed in the years 1882 - 1884 and became not only the oldest cable car in the Spiš-Gemer mining area but at that time also one of the longest cable cars in Europe.

An important ore deposit was located in Železník Hill and was one of the most important iron ore deposits in Austria-Hungary. Železník Hill (altitude -814 m) is composed mainly of minerals such as siderite, ankerite, pyrite, sphalerite, limonite, hematite, goethite, copper, manganite, and others. Minerals evansit and vashegyit deserve special attention, as they were first discovered and described in Slovakia. Vashegyit was described in 1910 by K. Zimányi, the name comes from the Hungarian name for Železník. Evansite was described in 1864 by D. Forbes, named after the Englishman B. Evans, who discovered it here in 1855.

An important attraction that stands here out is the largest functional blacksmith's pliers, which were registered in the Book of Slovak Records in 2021. Forging pliers are basically the enlargement copy of real pliers on a scale of 10: 1. They are made of steel sheets, reach a height of 5.4 meters and weigh 200 kilograms. Since it was a work of larger dimensions, which is more difficult to produce, first carved patterns were created, and then the individual parts were welded together so that they looked like full material.
Please use QR code for further information.

Náučný chodník po Ceste Márie Széchy vytvorilo Mesto Hnúšťa v roku 2021.
Autormi textov sú Patrik Beňuš a Roman Lebeda.
Viac informácií: www.hnusta.sk, alebo Turistické informačné centrum Hnúšťa.