



Aleš Bílek | Slavomír Kontúr

Návrat k preprave dreva Čiernohronskou železnicou

MENEJ NÁKLADNÝCH ÁUT V OBCIACH

Schopnosť naraz prepraviť obrovské množstvo tovaru a ťažkého nákladu kedykoľvek, bez ohľadu na počasie, patrí medzi vzácne vlastnosti železnice. Robí to mimoriadne efektívne, bezpečne a šetrne voči životnému prostrediu.

Prednosti železničnej dopravy celé roky potvrdzovala aj Čiernohronská lesná dráha, preto nečudo, že po otvorení jej základnej trate z Hronca do Čierneho Balogu v roku 1909, sa postupne rozrástla do takmer všetkých okolitých dolín a s dĺžkou 132 kilometrov sa stala jednou z najrozsiahlejších železníc v Európe.

Čierny Balog v rokoch 1909 až 1982 (snímka hore) a dnes: tiché vlaky s drevom nahradila ťažká automobilová doprava. Život v obci denne s veľkým hrmotom naruša 30 plne naložených nákladniakov, pričom ničia cesty, ktoré na to nie sú stavané.





Avšak s nástupom pohodlných nákladniakov s hydraulickými rukami začala strácať na význame a jej správcovia nadobudli presvedčenie, že nákladný automobil môže železniciu ľahko nahradiť.

Aj sa tak stalo. Posledný vlak s drevom prešiel po Čiernohronskej lesnej dráhe 30. decembra 1982 a podľa plánu vtedajších funkcionárov sa všetky jej zariadenia mali roztaviť v peciach železiarní do roku 1985. Vtedy totiž len málokto uvažoval nad ochranou životného prostredia a už vôbec nie nad tým, že ak by sa železnica zmodernizovala, naďalej by oproti ťažkým nákladniakom predstavovala hospodárnejšiu a k prírode šetrnejšiu spôsob dopravy.

Čiernohronskú železniciu sa však vďaka zástupu dobrovoľníkov z niekdajšieho Československa podarilo zachrániť, postupne zrekonštruovať a premeniť na vyhľadávanú turistickú atrakciu — nenahraditeľnú súčasť Čiernohronskeho regiónu. Skrátka, Čierny Balog by bez zachránenej železnice nebol Čiernym Balogom, ako ho dnes poznajú ľudia prakticky po celom svete. Toto je potrebné si opakovane pripomínať.

Visí tu však vážny otáznik: rokmi preverená skúsenosť prevádzkovateľov Čiernohronskej železnice hovorí, že jej budúcnosť stojí na vratkých nohách. Ak teda chceme, aby pôvabný vláčik naďalej pozdvihoval región Čierneho Hrona, prinášal mu rozvojové impulzy a pokračoval v jeho zviditeľňovaní vo svete, je nutné, aby sa čím skôr dostal z nepriaznivej situácie, keď musí rok čo rok zápasieť o svoje prežitie. Ideálny spôsob sa naskytuje práve teraz, ak jeho službu pútavého rozprávača histórie rozšírime o funkciu poskytovateľa dopravy vo verej-



Zillertalbahn v Rakúsku — jeden vozeň železnice pojme až 40 ton dreva. Prekládka z úzkorozchodných do normálnorozchodných vozňov prebieha v novom termináli stanice Jenbach veľmi efektívne pomocou čelných nakladačov. Preprava dreva železniciu z miestnej cesty odstránila 20 000 kamiónov ročne, čím výrazne chráni tamojšie životné prostredie.

nom záujme. Príklady zo sveta potvrdzujú, že je to najlepšia cesta, ako vytvoriť stabilnú budúcnosť nielen pre muzeálnu železniciu, ale dokonca pre celý jej región. Atraktívna železnica spájajúca Čierny Balog s Hroncom a Podbrezovovu bude miestnym obyvateľom vytvárať priaznivé podmienky pre život: aby za lepšou perspektívou neutekali žiť do miest, ale naopak, aby prívetivé a zdravé prostredie v dosahu kvalitnej dopravy priťahovalo do obcí nových usadlíkov.

Toto je jeden zo základných cieľov modernizácie hlavnej trate Čiernohronskej železnice. Ďalším jej skvelým hľadiskom je možnosť vrátiť sa k efektívnej preprave dreva. Lebo, ako už bolo povedané, preprava ťažkých nákladov je neprekonateľnou výsadou koľajovej dopravy.

Mimochodom, Čiernohronská železnica sa už v rokoch 2001 až 2004 nákladnej doprave úspešne venovala. V novodobej histórii to bolo jej najlepšie obdobie. Preprava reziva z pily Jánošovka

v Čiernom Balogu sa však skončilo vinou nezmyselného uzatvorenia drevárskeho podniku, ktorý mal vtedy už 150-ročnú tradíciu, nehovoriac o zničení vzácneho parného stroja. Región tým prišiel o ďalšiu významnú pamiatku.

Každopádne, príklady zo zahraničia potvrdzujú, že využívanie železnice na prepravu ťažkých nákladov patrí medzi ideálne spôsoby, ako chrániť životné prostredie v prospech obyvateľov.

Obdivuhodný je prístup štátnych lesov v maďarskom Csömödéri (v juhozápadnej časti župy Zala), kde už od roku 1918 drevo z dolín vozia prednostne lesnou železniciu, pričom jej časť prevádzkujú ako turistickú atrakciu. Dokonca nemajú problém stavať trate podľa potreby aj do ďalších dolín. V roku 2021 prevádzkovali sieť o celkovej dĺžke 110 km.

Dobрым príkladom je aj úzkokoľajka vo Višeu de Sus v Rumunsku a medzi obzvlášť inšpirujúce patrí Zillertalbahn v Rakúsku, kde prepravu dreva železniciu zásadne zdokonalili.



Csömödérska lesná železnica, ktorú prevádzkujú štátne lesy v župe Zala, už od roku 1918 nepretržite prepravuje drevnú hmotu z lesa priamo do niekoľkých drevospracujúcich závodov, prípadne ju prekladá na normálnorozchodné vozne, aby sa dostala do iných končín Maďarska. Lesná železnica má celkovú dĺžku 110 km a v nádhernom prírodnom prostredí sa úspešne venuje aj preprave turistov, ktorí sa tešia na to, ako sa z otvorených vozňov budú kochať krásou okolitých lesov a dýchať ich zdravý vzduch. Návštevu tejto železnice vrelo odporúčame.

Hlavné výhody prepravy dreva po železnici

- Železničné vozne majú 6-krát menší valivý odpor než cestné vozidlá.
- Na tratiach je možné dokonale využívať gravitačnú energiu dreva, vďaka ktorej sa náklad do dolín dostáva samotiažou v podstate zadarmo. Preto lesným železniciam stačili lokomotívy s malým výkonom (parné mali len 50 až 90 koní), keďže vozne hore ťahali prázdne a potom ich plné smerom nadol iba brzdlili.
- Ďalšou silnou stránkou železnice je minimalizácia priestorových nárokov: vlaky idú po vlastnej trati a nezaberajú, neničia a nespomaľujú premávku na cestách, ako to robia nákladniaky.
- Tým, že sa cesty uvoľnia od ťažkých áut naložených drevom, výrazne sa zvýši bezpečnosť a plynulosť premávky i životnosť povrchov ciest.
- Významným faktorom je minimalizácia hluku, prachu a vypúšťaných uhlíkových častíc do atmosféry.
- Moderné technológie dnes umožňujú takmer absolútnu bezpečnosť a výraznú racionalizáciu železničnej premávky. Jeden vlak odvezie naraz mnohonásobne viac než nákladný automobil. Počet

vozňov vlaku obmedzujú len prevádzkové dôvody — napr. dĺžka staníc alebo dĺžka manipulačných koľají.

- Jazda vlakov (práca rušňovodiča) je oproti cestnej doprave (práca vodiča) vždy zabezpečená proti dopravným nehodám.

- Priebežná tlaková brzda vlaku a diaľkové ovládanie lokomotív umožňuje, aby celý vlak obsluhoval len jeden človek.

- Moderný nákladný vozeň má nosnosť až 40 ton, pričom vozne môžu v prípade potreby slúžiť aj ako dočasný pohyblivý sklad dreva.

- Vo Vydrovskej doline je možné príležitostnú prepravu i nakladanie dreva využiť ako súčasť živých expozícií Lesníckeho skanzenu, a tým horobiť ešte atraktívnejším.

Ponúkané riešenia

Územný plán obce Čierny Balog obsahuje navrhované predĺženia tratí (vlečiek) Čiernohronskej elektrickej železnice (ČHEŽ) až do nákladísk v extraviláne obce (Šaling, Páleníčné, Brôtovo), ale už teraz — do doby realizácie spomínaných vlečiek — je možné drevo z oblasti

Čierneho Balogu nakladať na už zrekonštruovanom manipulačnom sklade Lesov SR, v areáli bývalej pily Jánošovka. Vďaka ČHEŽ by tak dopravná vzdialenosť vlakov s drevom po trvale klesajúcej trati do Hronca (na prekladisko ŽSR) bola už dnes len 10 km, v porovnaní s 19 km dopravnou vzdialenosťou cestnej dopravy cez Brezno a Chvatimech, ktorá navyše musí prekonávať výrazné stúpanie a klesanie. Spotreba pohonných hmôt (energií) a ľudskej práce, ale aj množstvo nepriaznivých vplyvov na životné prostredie — produkcia škodlivých emisií, hluku, prachu, ničenie ciest — by boli výrazne nižšie.

Máme možnosť sa rozhodnúť. Návrat k preprave dreva železnicou by do celého sveta vysielal obdivný signál, že nám záleží na budúcnosti nielen Čiernohronia, ale celého Slovenska: že vieme účinne prispievať k riešeniu vážnych problémov súvisiacich so zmenou klímy. Príkladom môže byť Zillertalbahn, kde sa na zmene dopravnej politiky v regióne všetci zainteresovaní zhodli so slovami:

„To, čo je dobré pre životné prostredie, je výborné aj pre našich občanov.“

Stanica Hronec ŽSR — vízia revitalizovaného prekladiska medzi vozňami úzkeho a normálneho rozchodu, kde sa drevo prekladá pomocou čelných nakladačov. Stanica svoj priestor ponúka aj na príležitostné prestupy cestujúcich medzi historickými vlakmi ČHEŽ a ŽSR. Staničná budova z roku 1910 slúži na muzeálne účely.

LEGENDA

- Hlavná trať ČHEŽ
- - - Trate s prepravou dreva
- Navrhované nákladisko

PODBREZOVÁ

Valaská ŽSR

CHVATIMECH

Valaská ČHEŽ

HRONEC ŽSR

Hronec zlievareň

Hronec nám.

Kaplnka
Selecká

Nálepkova

Svätý Ján

SVÄTÝ JÁN

BREZNO

Brezno-mesto

Rohozná

0 1 2 3 km

NÁKLADISKÁ ČHEŽ

Hronec ŽSR — drevosklad a prekladisko dreva medzi ČHEŽ a ŽSR.

Svätý Ján — nákladisko dreva vyťaženého z lesov Kamenistej doliny.

Kráľ — nákladisko dreva pre Veľkú dolinu.

Vydrovo — nákladisko dreva pre Podtajchovskú, Prostrednú a Obrubovanskú dolinu.

Panský dvor — súčasné provizórne nákladisko Lesov SR na pozemku bývalej pily Jánošovka. Drevo sa vozí nákladmi.

Brôtovo, Páleničné, Šaling — možná obnova krátkych odbočiek lesnej železnice do nákladisk dreva pre viaceré doliny.



Schéma nákladnej dopravy ČHEŽ s navrhovanými nákladiskami dreva

Šánske

Nový Krám

KRÁM

Predsitar'ka

ČIERNY BALOG

Jergov

PANSKÝ DVOR

Vepor

Pusté

Dobroč-rozhľadňa

Skanzen

Korytárske

Jánošovka ZŠ

Sihla

DOBROČ

BRÔTOVO

ŠALING

PÁLENIČNÉ

VIDROVO

ČIERNY BALOG

ČIERNOHRONSKÁ
ŽELEZNICA