



Oblasť Gemera v minulosti predstavovala jedno z centier monarchie s bohatým baníctvom a železiarskym priemyslom. Pôvod baníctva, ktorého neodmysliteľnou súčasťou bolo tavenie rudnej suroviny, spadá až do predhistorického obdobia a jeho začiatky je obťažné aj približne stanoviť. Samozrejmosťou je, že uvedené sa vzťahuje aj na Dobšinu a jej okolie.

Ak uvážime, za akú dlhú dobu, tento priemysel bol tu hlavným zdrojom zárobkových možností obyvateľstva a vývoj jeho technického vybavenie, dalo by sa očakávať, že sa do dnešných čias zachová množstvo priemyselných pamiatok. Skutočnosť je však taká, že veľká väčšina ako by sa zo zemského povrchu stratila.

V nasledujúcich riadkoch, sme na základe dostupných podkladov, spracovali prehľad o jednom už zabudnutom a dnes neexistujúcom priemyselnom zariadení – lanovky, ktorú dala v Dobšinej postaviť rodina Coburgovcov. Jej príslušníci sa po dlhú dobu zaoberali baníctvom a železiarstvom, pri čom okolie Dobšinej bolo jedným strediskom ich podnikania na Slovensku. Ak hovoríme o lanovej dráhe, nimi postavenej, je žiaľ, nutné konštatovať, že dnes prakticky už neexistuje. Aktivity tejto rodiny na okolí spočívali nielen v realizácii ťažobných prác železných rúd, ale aj v prenájme vysokej pece, ktorá bola vo vlastníctve mesta. Začiatky banskej činnosti kniežaťa Coburga na území Dobšinej spadajú do roku 1830. Banský majetok knieža rozvíjal nielen kúpou existujúcich baní, ale aj získaval ich aj udeľovaním nových banských polí.

Lanová dráha Coburgovskej dynastie

Relatívne odľahlé situovanie železiarne od zdrojov základných surovín, ako aj narastajúca výroba a nedostatok potrebného počtu povozníkov na dopravu surovín a výrobkov, si vynútili realizovať generálnu a trvalú zmenu dopravných pomerov.

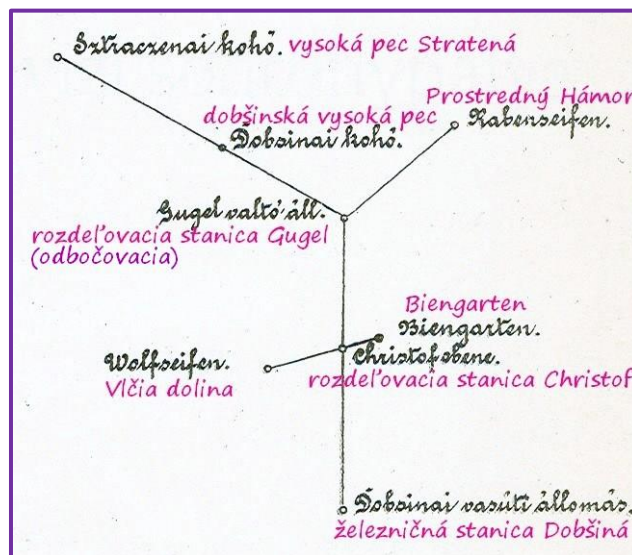
V roku 1896 preto začali stavať lanovku, ktorá spájala železničnú stanicu v Dobšinej so železiarňami v Stratenej a železorudnými baňami v Biengartene, Vlčej doline a oblasti Mlyniek, do prevádzky bola daná v roku 1897 (uvádza sa i rok 1898). Lanovku, systému Pohling, projektovala a postavila firma Th. Obach – majiteľ J. Pohling z Kolína (Köln – Nemecko).



Obr. 1 Časť špeciálnej mapy z roku 1932 v mierke 1:75 000 s vyznačením lanových dráh pri Dobšinej

Lanovkou prepravovali surovú železnú rudu z baní do železiarní, vyrobené surové železo, ako spätnú záťaž, dopravovali na železničnú stanicu v Dobšinej a palivo pre vysoké pece, dopravené železnicou na dobšinskú stanicu, do stratenských železiarní.

Extracrenai koho vysoká pec Stratená



Obr. 2 Schéma rozloženia jednotlivých trás a staníc lanovky (podľa Eisele 1907)

Celková dĺžka sústavy bola 11 693 km (udáva sa aj 11 582 km), z čoho hlavná trasa, teda zo železničnej stanice Dobšiná, do stratenských železniární, bola dlhá 8 235 km (aj 8 288 km), prevýšenie koncových staníc bolo 366 m, priemerné stúpanie 1:3 (Eisele c. d. s. 440, Schréder c. d. s. 263-286).

Lanovková sústava pozostávala z týchto úsekov:

a) hlavná trasa:

železiareň Stratená – dobšinská vysoká pec	dĺžka 2500 m ...	prevýšenie 43 m
dobšinská vysoká pec – odbočovacia stanica Gugel (dnes Kruhová)	1800 m	108 m
odbočovacia stanica Gugel – rozdeľovacia stanica Christof (Krištof)	1712 m	312 m
rozdeľovacia stanica Christof (Krištof) – železničná stanica Dobšiná	2175 m	204 m

b) vedľajšie trasy:

rozdeľovacia stanica Christof (Krištof) – bane Biengarten	510 m	41 m
rozdeľovacia stanica Christof (Krištof) – bane Vlčia dolina	935 m	161 m
odbočovacia stanica Gugel – Prostredný Hámor	1920 m	215 m

Uvedený prehľad jednotlivých úsekov trasy je uverejnený v odbornej publikácii vydanej v roku 1907 a postačuje pre utvorenie si predstavy o bývalej lanovke. S rozdielmi v údajoch, predovšetkým v dĺžke jednotlivých úsekov, sa preto ďalej nebudeme zaoberať.

Zo situácie jednotlivých úsekov lanovky vyplýva, že na rozdeľovacej stanici Krištof, sa trasa rozdeľuje na štyri smery; na odbočovacej stanici Gugel, na tri smery a stanica pri dobšinskej vysokej

Celková dĺžka 1920 m
 Celkové prevýšenie 215 m
 Dĺžka hvozdičiek: 1920 m
 " " : 215 m

stanica Prostredný Hámor
 stanica Gungel

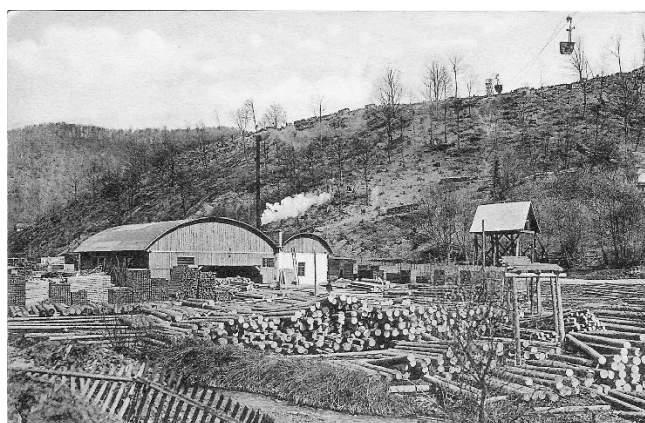
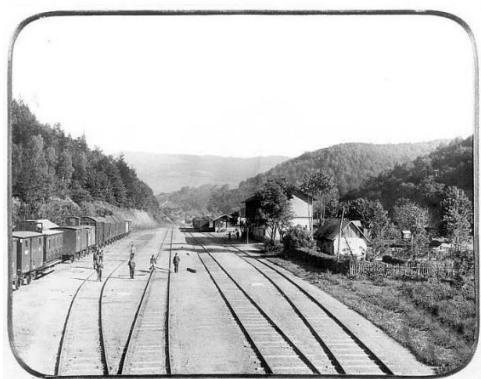
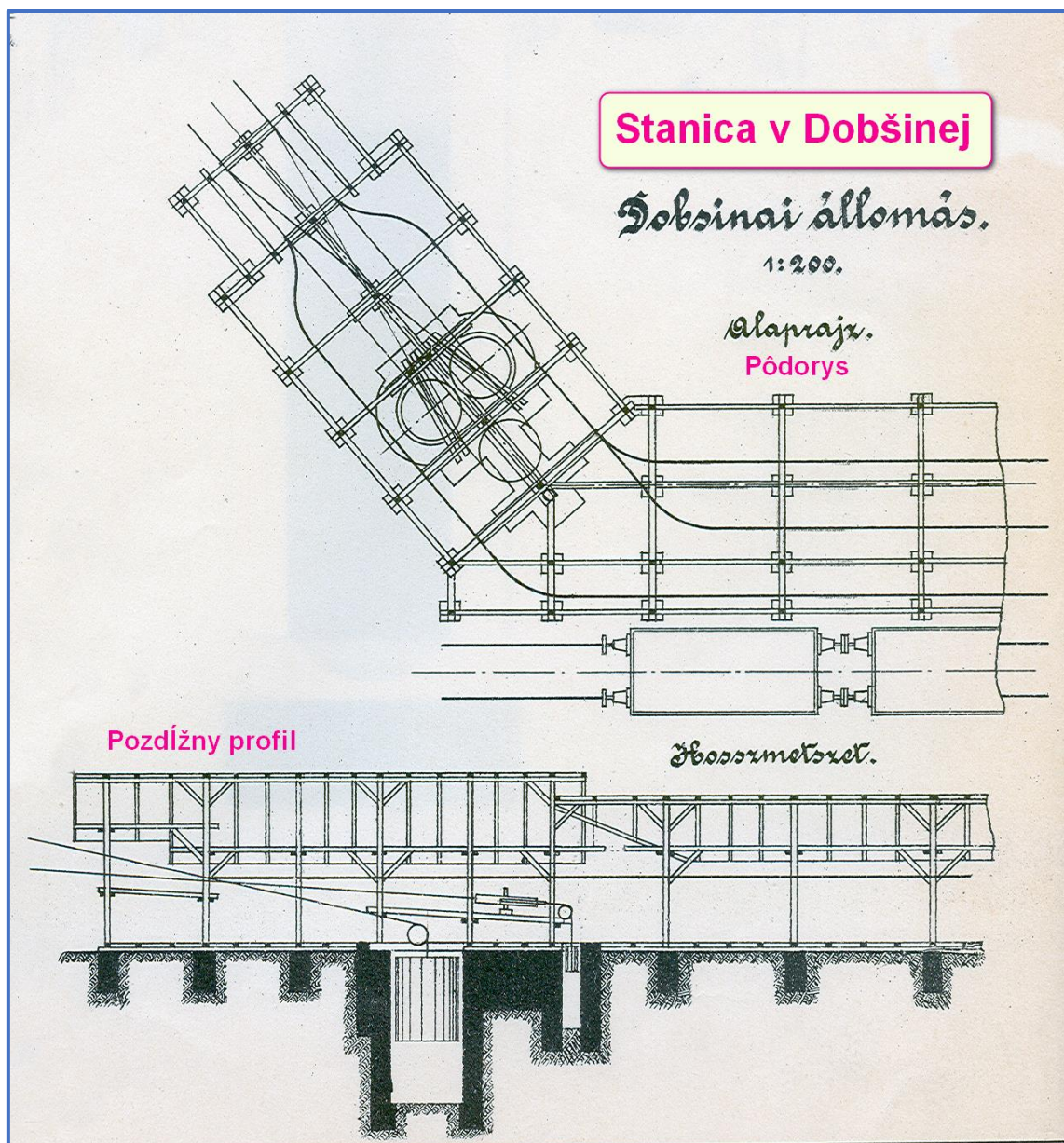
Celková dĺžka 1400 m
 Celkové prevýšenie 120 m
 Feljes hosszúság: 1400 m.
 " " : 120 "

stanica Vlčia dolina
 Wolfseifen all.

Biengarten
 stanica Biengarten

Obr. 5 Pozdĺžny rez trasou lanovky v úseku stanica Vlčia dolina – Biengarten

Obr. 6 Technické zariadenie nakladacej a prijímacej stanice Dobšiná



Obr. 7, 7a Železničná stanica Dobšiná v roku 1890 a časť lanovej dráhy nad mestskou pílou

Ročná prepravná kapacita lanovky bola 120 000 q železnej rudy, 50 000q dreveného uhlia a 40 000 q surového železa (Eisele c. d. s. 440).

Celá lanovka mala osem staníc, deväť automatických napínacích zariadení lán a 155 podporných železných stožiarov. Objekty staníc mali drevenú konštrukciu, napínacie zariadenia železnú konštrukciu.

Rozdeľovacia stanica Christof (Krištof) na Rovni



Obr. 8 a 9 Objekty rozdeľovacej stanice Christof (Krištof) na Rovni



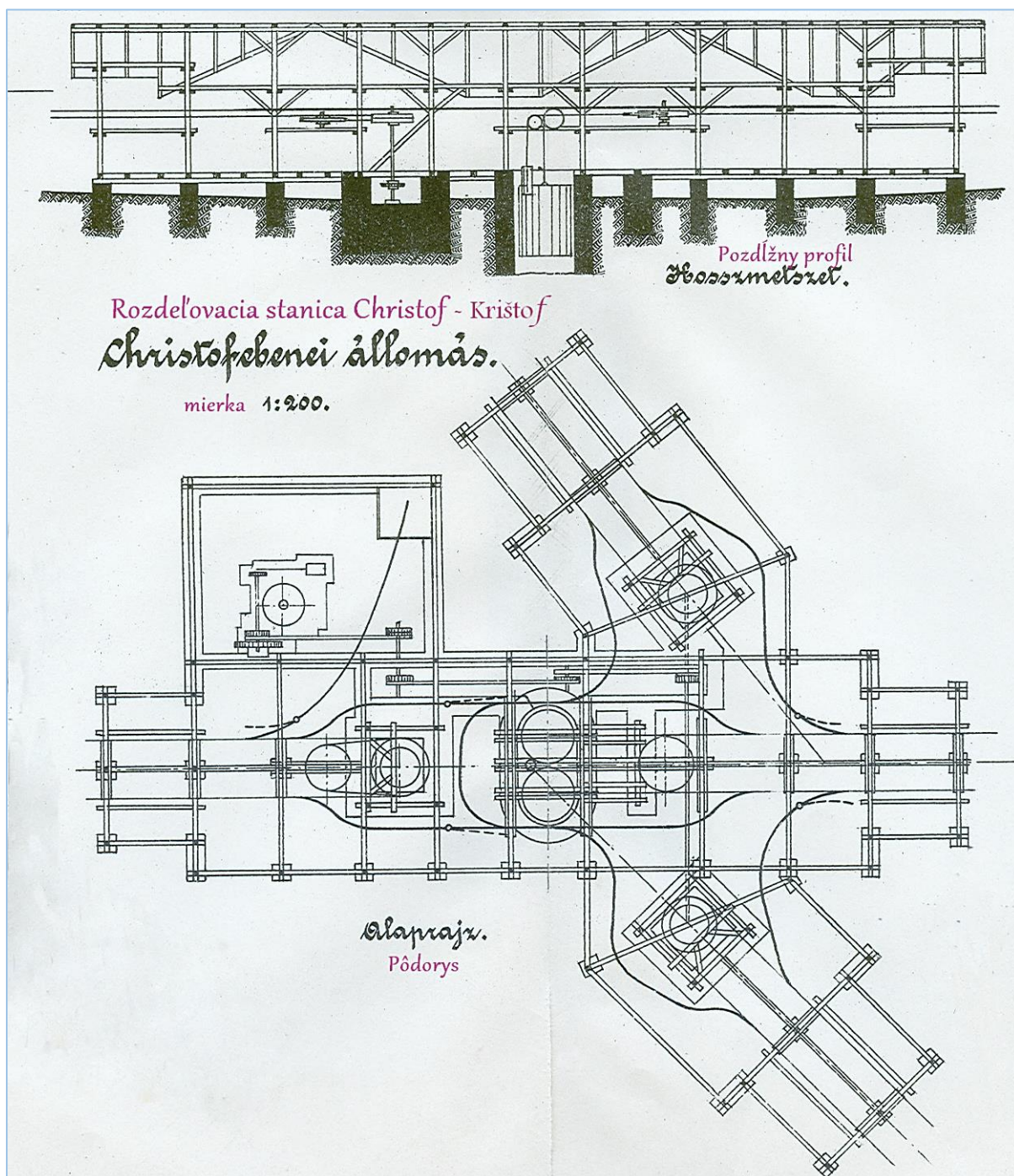


Obr. 10 Rozdeľovacia stanica lanovky Christof – Krištof (obrázok uverejnený v roku 1913)



Obr. 11 Miesto bývalej rozdeľovacej stanice dnes

Technický výkres zariadenia rozdeľovacej stanice



Obr. 12 Pôdorys a pozdĺžny profil zariadením rozdeľovacej stanice

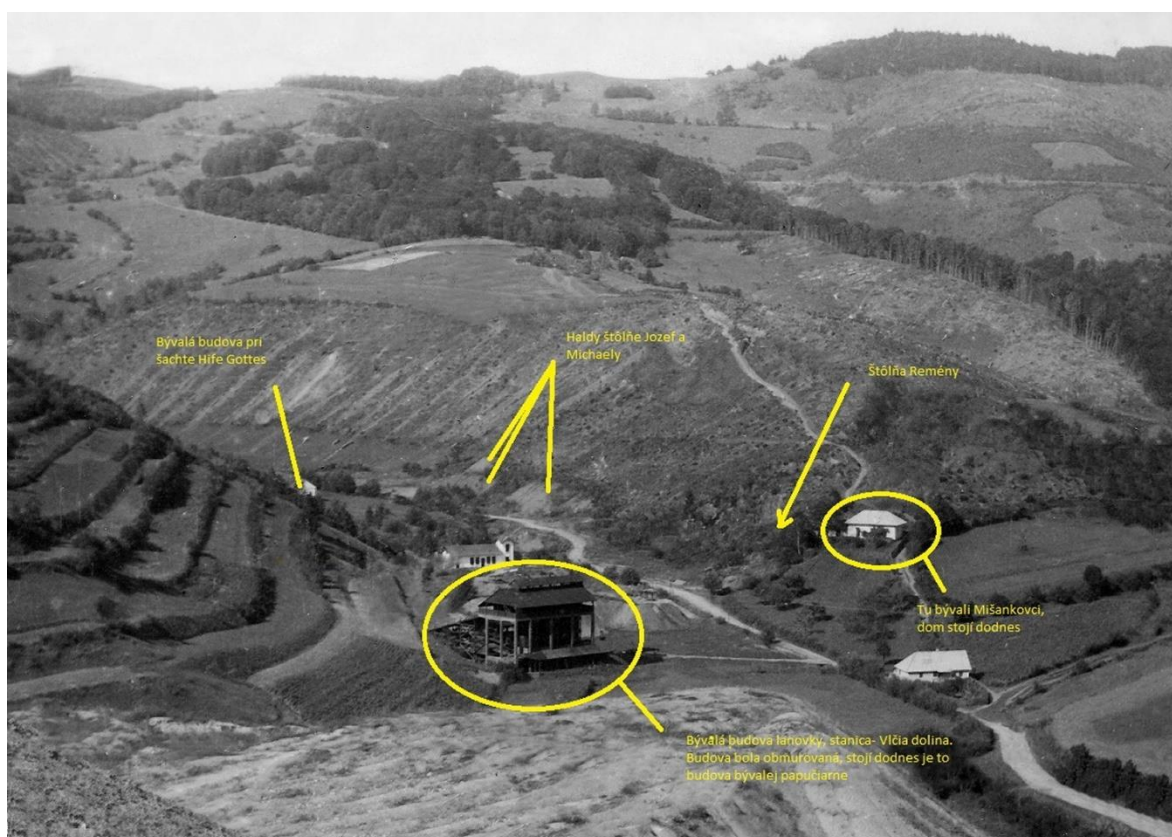
Zo zachovaných podkladov vyplýva, že od doby postavenia lanovky dochádzalo k rôznym stavebným a technickým úpravám, čo sa prejavilo aj na fotografiách zhotovených v rôznom časovom rozpätí.

Táto stanica rozdeľovala trasu lanovky na dva smery. Severovýchodným smerom z nej vychádzala trasa do oblasti Biengartenu, kde boli ťažobné miesta železnej rudy

a nakladacia stanica. Juhozápadným smerom pokračovala trasa do nakladacej a prijímacej stanice Vlčia dolina.

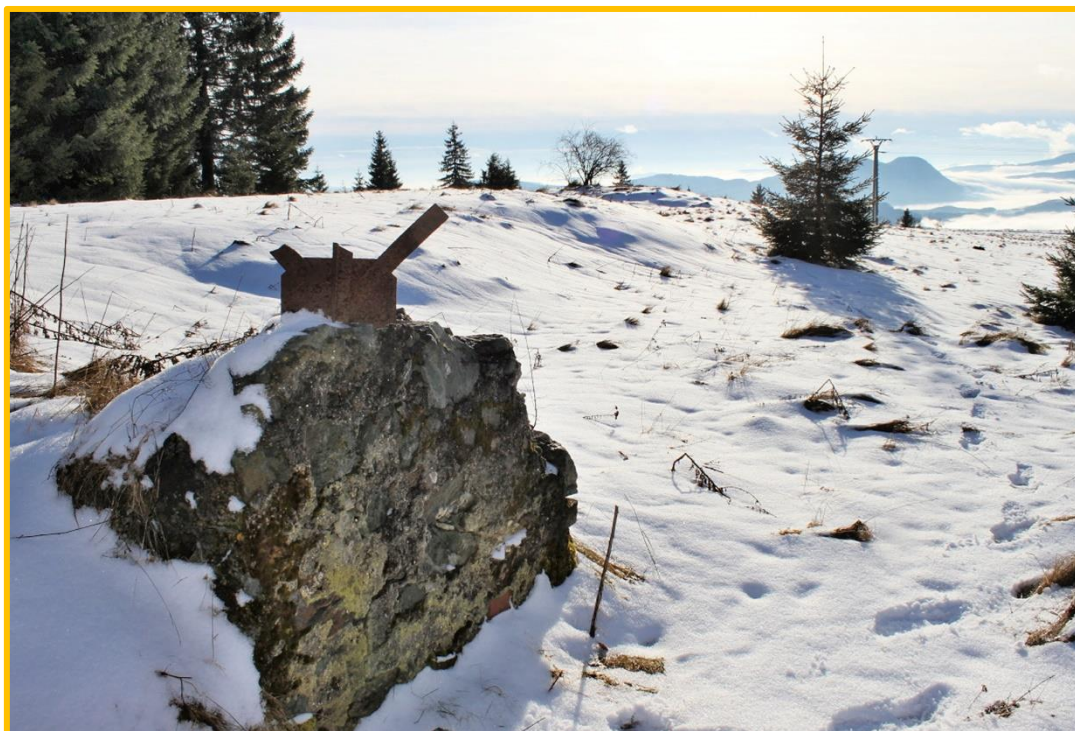


Obr. 13 Trasa lanovky z rozdeľovacej stanice Christof k ložiskám železnej rudy v Biengartene (fotografia z roku 1913)



Obr. 14 Prijímacia stanica lanovky vo Vlčej doline (archív Š. Polgári)

Odbočovacia stanica lanovky Gugel

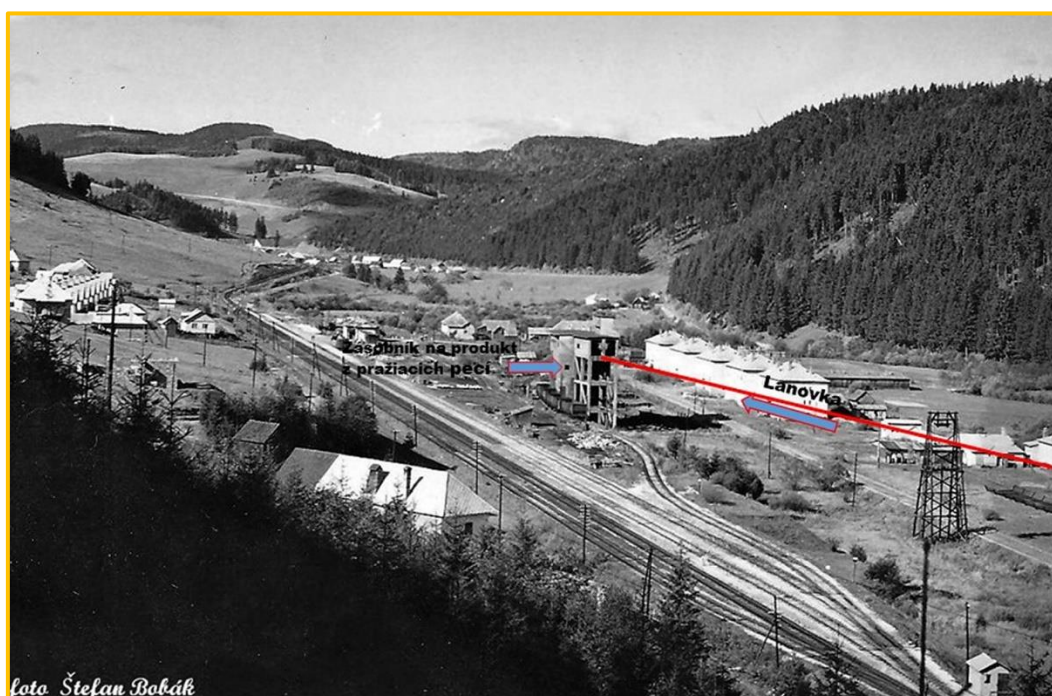


Obr. 15 a 16 Odbočovacia stanica Gugel (obrázok uverejnený v roku 1913) a pohľad na zvyšky zariadenia v súčasnosti

Trasa lanovky z odbočovacej (rozdeľovacej) stanice Gugel pokračuje severovýchodným smerom do nakladacej stanice Prostredný Hámor (miestna časť obce Mlynky) a severozápadným smerom do železiarskeho komplexu Stratená.



Obr. 17 Trasa lanovkovej dráhy stanica Gugel – stanica Prostredný Hámor, fotografia uverejnená v roku 1913 (v pozadí horské pásmo Viničiara a Veľkej Knoly s banskými lokalitami)

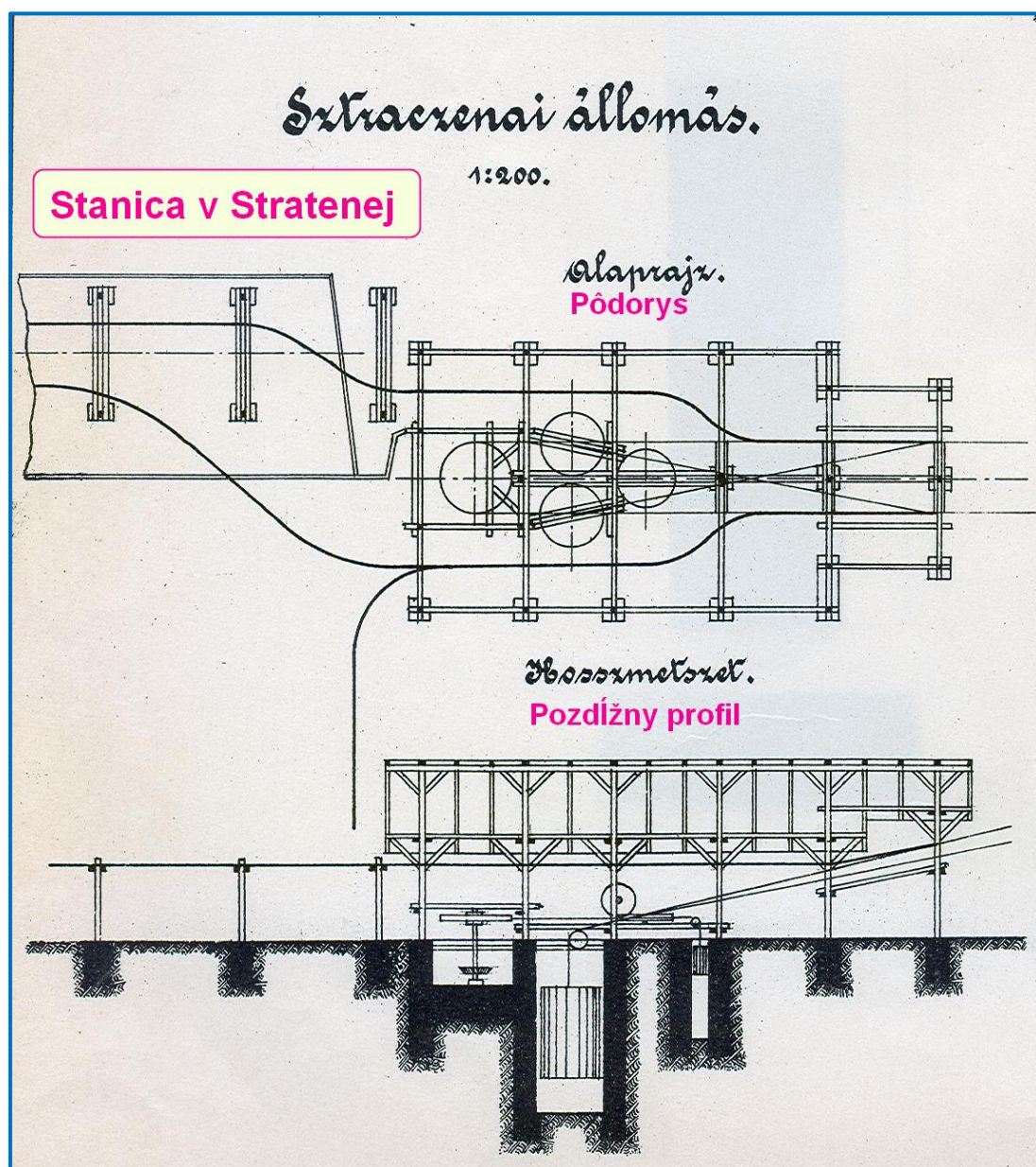


Obr. 18 V strede obrázku je komplex objektov (prijímacia stanica, pražiacie pece, zásobník) v Prostrednom Hámri. Lanovka dopravovala surovinu do pražiacich pecí a produkt sa skladoval v zásobníku, z ktorého sa potom nakladal do železničných vozňov, fotografia z druhej polovice 20. storočia, archív O. Rozložník)



Obr. 19 Objekt pražiacich pecí v Prostrednom Hámri, vľavo hore vozík lanovky

Obr. 20 Technické zariadenie lanovkovej stanice v Stratenej



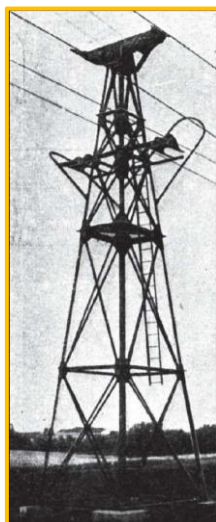
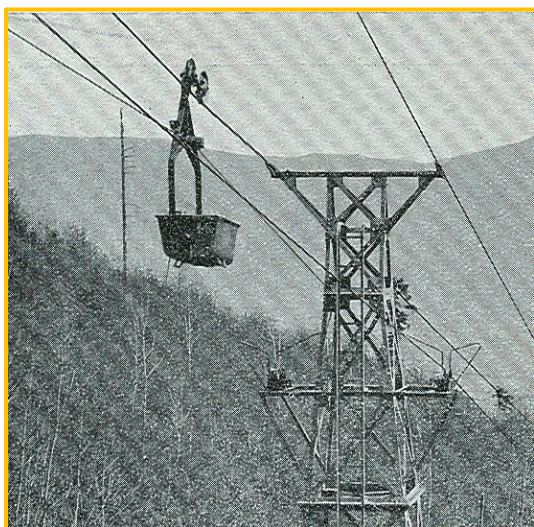


Obr. 21 Objekty železiarne vo východnej časti Stratenej (na severnej strane vrchu v pozadí je priesek v lesnom poraste, ktorým viedla lanová dráha)

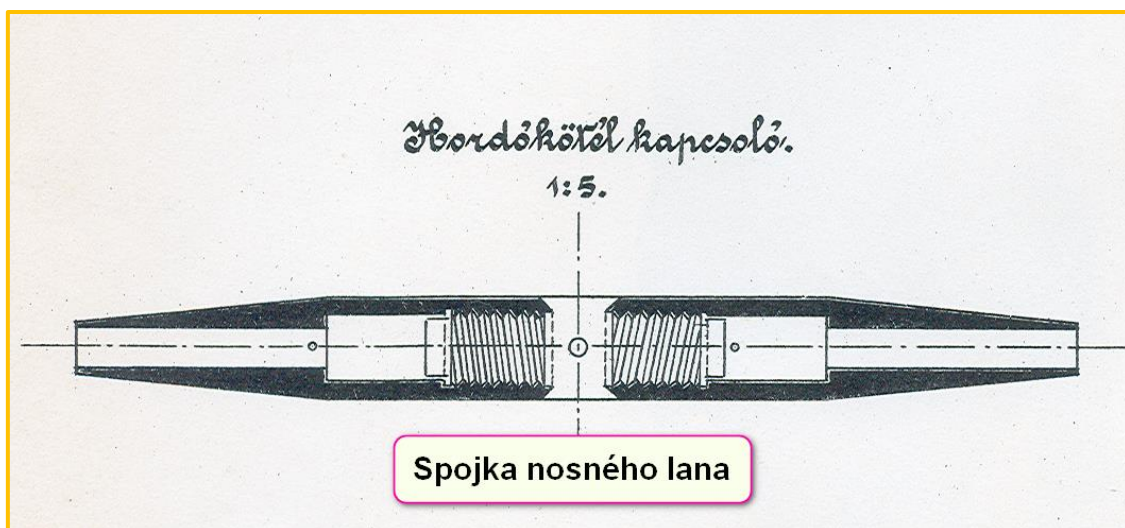
Najväčšia vzdialenosť medzi stožiarmi lanovky bola 620 metrov a najvyšší stožiar mal 22 metrov. Na stožiaroch boli umiestnené dve nosné a jedno ťažné lano. Priemer nosných lán na zaťaženej strane a prázdnej strane bol 51 resp. 23 mm.

Korba lanovkového vozíka, tvaru lichobežníka, bola zhotovená z hrubého železného plechu. Na prepravu dreveného uhlia bolo určených 120 vozíkov s obsahom korby $0,5 \text{ m}^3$ a rovnaký počet na dopravu rudy a surového železa s obsahom korby $0,12 \text{ m}^3$. Na nakladacích staniciach sa vozíky naplňovali zo zásobníkov rudy cez násypné hrdlá. Váha jedného nákladu bola asi 200 kg, dopravná rýchlosť 2,0 – 2,5 m/s, hodinový výkon 120 – 180 q (q = metrický cent – 100 kg).

Pohon lanovky pôvodne zabezpečovali tri parné stroje o výkone 52 HP (HP – konská sila, 1 HP = 745,7 W), od roku 1904, bol pohon zabezpečovaný elektrickou energiou vyrábanou centrálou v Stratenej.



Obr. 22 Vozík lanovky a typický lanovkový pilier (zdroj Eisele 1907, <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Seilbahnen>)



Obr. 23 Prierez spojkou nosného lana

Na prevádzku lanovky boli použité tri elektromotory: na odbočovacej stanici Gugel o výkone 40 HP; na rozdeľovacej stanici Krištof o výkone 20 HP a pri stanici dobšinská vysoká pec o účinnosti 15 HP. Elektrickú energiu na pohon elektromotorov a iné spotrebiče, vyrábala elektráreň umiestnená v areáli železiarne. Táto bola vybavená plynovým motorom na pohon kychtovým plynom, ktorý bol prepojený s generátorom vyrábajúcim trojfázový striedavý prúd vysokého napätia. Rozvod elektrickej energie bol súbežne s trasou lanovky na osobitných stožiaroch. Na jednotlivých staniciach ostali parné stroje ako záložný zdroj.

Drevené uhlie, dopravené lanovkou do železiarne, uložili do priestranného skladu uhlia, dopravená surová železná ruda sa vysypávala na prípravnú plochu. Vozíky, naložené vyrobeným surovým železom, sa pomocou výťahu o výške 14 m, zdvíhali z úrovne spodku vysokej pece, na úroveň lanovkovej stanice.

V súvislosti s výstavbou tejto lanovej dráhy v roku 1897, boli vybudované aj dve zväžnice, z ktorých jedna slúžila na dopravu vyťaženej železnej rudy z baní v Biengartene a Massörtri k lanovkovej stanici v Biengartene a druhá spájala prechodnú lanovkovú stanicu Dobšinská Maša s vysokou pecou v údolí Hnilca (*Wahlner, A.: Magyarország bánya- és kohóipara 1897. évbén, Bányászati- és Kohászati Lapok – BKL, roč. XXXI, r. 1898, s. 375*)

Na konečnej stanici v Dobšinej, prijaté vozíky naplnené surovým železom, posúvali ďalej po závesných koľajničkách a vyprázdňovali ich do vedľa pristavených železničných vozňov, alebo ich obsah uskladňovali ako zásobu vedľa objektu stanice.

Pripojovací mechanizmus vozíkov lanovky zabezpečoval zverák, umiestnený na konci zdvíhacej páky so závažím, pohybujúci sa po vodorovnom nosníku, ktorý zachycuje ťažné lano.

Spojovací mechanizmus nosných lán pozostával z troch častí; prostredná časť bola na oboch koncoch opatrená protichodnými závitmi, ktoré umožňovali, že obidve okrajové časti kužeľovitého tvaru sa stiahli a tým, po nevyhnutnej úprave prameňov lana, umožnili jeho spojenie.

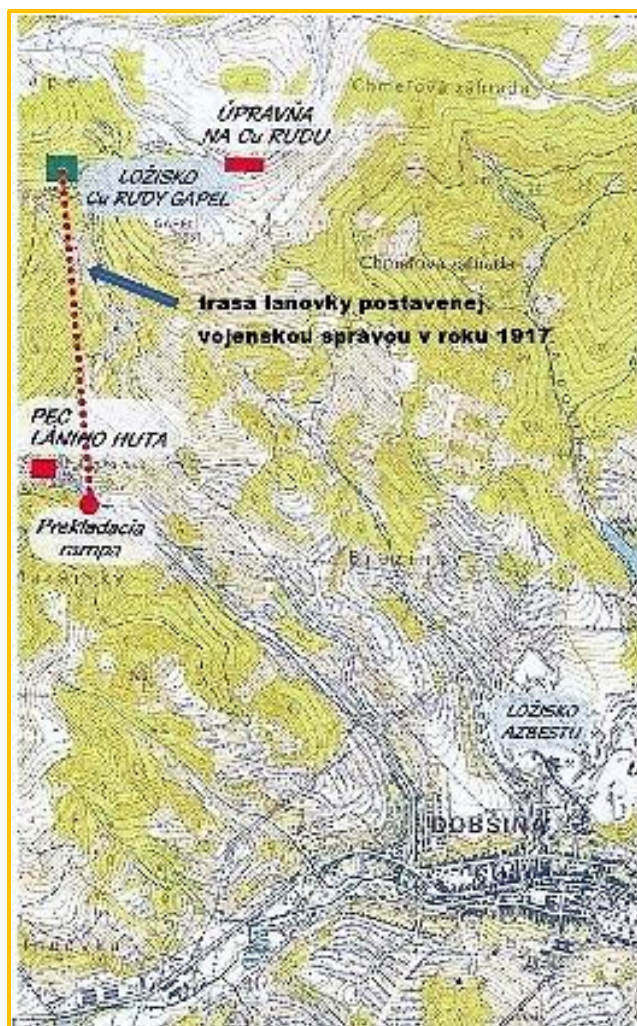
Okrem uvedeného lanovkového komplexu v katastrálnom území mesta bola neskôr postavená aj ďalšia lanovka, o ktorej, sa pre získanie prehľadu, zmienime iba stručne, keďže poznáme len veľmi málo dokladov o jej existencii.

Lanovka z ložiska medených rúd Gápel do prekladacej stanice pod Lányiho Hutou

Severne od mesta Dobšiná, v doline Diettersgrundu, leží osada Lányiho Huta. Názov osady napovedá, že tu pracovala nejaká huta, patriaca Lányiovcom. Žiadne bližšie informácie o tejto hute však v archívnych prameňoch nenájdeme. Zo zmienok v staršej literatúre možno usúdiť, že to bola medená huta, v ktorej sa spracovávala ruda vyťažená v Čiernej hore (Schwarzenberg). Na mape z prvého vojenského mapovania (1783) je označená ako Stará huta (Alte Hutte). P. Lányim boli medené rudy hutnícky spracované určite i v osade Lányi Huty, čo potvrdzujú odpady trosky, ale žiaľ, archívne dokumenty sme k tomu nenašli.

Ani dokumenty o doprave medenej rudy z ložiska Gápel do osady Lányiho Huta, nie sú zachované. Určite sa ale v čase, keď ložisko ťažili rôzne firmy, ako i Pavol Lányi, dopravovala ruda do úpravne priamo do osady Lányi Huta, ako i do úpravne vybudovanej pri potoku na severnej strane vrchu Gápel, smerom k Dobšinskej Maši a to vozmi, ťahanými koňmi alebo volmi.

V 20. storočí sa ruda dopravovala už lanovou dráhou, vybudovanou od ložiska až do údolia pod osadou, ktorú v dĺžke asi 1 400 m vybuďovala vtedajšia vojenská správa v roku 1917. V blízkosti prameňa vody, nazvanom „Remenyik Brunn“ (prameň Remenyik) v ľavom svahu údolia, sú i dnes viditeľné betónové základy nosných stĺpov a v údolí zvyšky nakladacej rampy.



Obr. 24 Trasa lanovky a rozmiestnenie objektov v základnej mape 1:10 000



Obr. 25 Vrcholová stanica lanovky postavenej vojenskou správou v roku 1917, ktorá v tom čase prevádzkovala bane v okolí Gápla



Obr. 26 Ostatky prekladacej rampy pri osade Lányiho Huta a zvyšky ukotvenia stožiara lanovky

Použitá literatúra:

Eisele Gusztáv: Gömör és Kishont törvényesen egyesült vármegyének Bányászati Monografiája, Selmezbánya, 1907

Fečková, P.- Moravčíková, Ľ.- Mihok, Ľ.- Petrík, J.- Roth, P.: Hutnícke podniky rodiny Coburgovcov na Slovensku, Archeologia technica 17, Brno, 2006

Magyar Bánya-kalauz, 1900..... (a ďalšie roky uvedené v texte)

Papp Károly: A Magyar Birodalom Vasérc- és Kőszén készlete, Budapest 1915

Rozložník O.- Hunsdorfer E. (ed): Banské mesto Dobšiná, Banská agentúra Košice, 2008, s. 132

Sborník Spojeného banského revíru pre Slovensko a Podkarpatskú Rus, 1,2, Bratislava, 1938, s. 151

Schröder, G.: A Coburg herczegi bányáösszlet vasérczbányainak vasgyárainak rövid történetése, BKL, r. 1913, II., č. 17, s. 263-286

Wahlner Aladár: Magyarország bányá- és kohóipara az 1900..... évben, (ďalej BKL), (roky uvedené v texte)

Spracovali: Ondrej Rozložník, Mikuláš Rozložník v júli 2021