

# Čiernohronská železnica, n.o.

## Hlavná 56, 976 52 Čierny Balog

tel./fax.: 048/61 91 500

---

Čierny Balog 29.4.2025

ČHŽ, n.o.

### Výročná správa za rok 2024

#### 1. Úvod

Nezisková organizácia **Čiernohronská železnica (ČHŽ)** bola založená za účelom rozvoja a ochrany výnimočnej technickej a kultúrnej pamiatky – Čiernohronskej úzkokoľajnej lesnej železnice v Čiernom Balogu. Zaregistrovaná bola 18. septembra 2001 na Krajskom úrade v Banskej Bystrici pod číslom 2001/07603, v súčasnosti je evidovaná Obvodným úradom Banská Bystrica pod číslom OVVS/NO-7/2001.

Čiernohronská železnica je **národnou kultúrnou pamiatkou** zapísanou v Ústrednom zozname pamiatkového fondu SR pod číslom 3433/1-15, chránenou podľa zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu. Jej vozidlový park je zaradený do registra hnutelných národných kultúrnych pamiatok pod číslom 11110/1-11. V roku 2010 bola ČHŽ zaregistrovaná aj ako zariadenie múzejnej prezentácie (ZMP/52/2010), v súlade so zákonom č. 206/2009 Z.z. o múzeách a galériách.

**Dnes patrí ČHŽ medzi najvýznamnejšie turistické atrakcie regiónu**, oceňovaná doma i v zahraničí. Jej úspechy, partnerské projekty i dlhoročná prevádzka sú dôkazom toho, že spojenie technickej pamiatky s aktívnym cestovným ruchom môže fungovať udržateľne a s pridanou hodnotou pre komunitu aj návštevníkov.

Za týmto úspechom však nestojí len technika, ale predovšetkým **veľká dávka obetavosti, zánietenia a dobrovoľníckej práce**. ČHŽ dodnes funguje predovšetkým vďaka ľuďom – doma aj v zahraničí – ktorí bez nároku na odmenu venujú svoj čas a energiu zachovaniu tejto výnimočnej pamiatky. Vďaka nim má železnička život a perspektívu.

---

#### 2. Prehľad činnosti za rok 2024

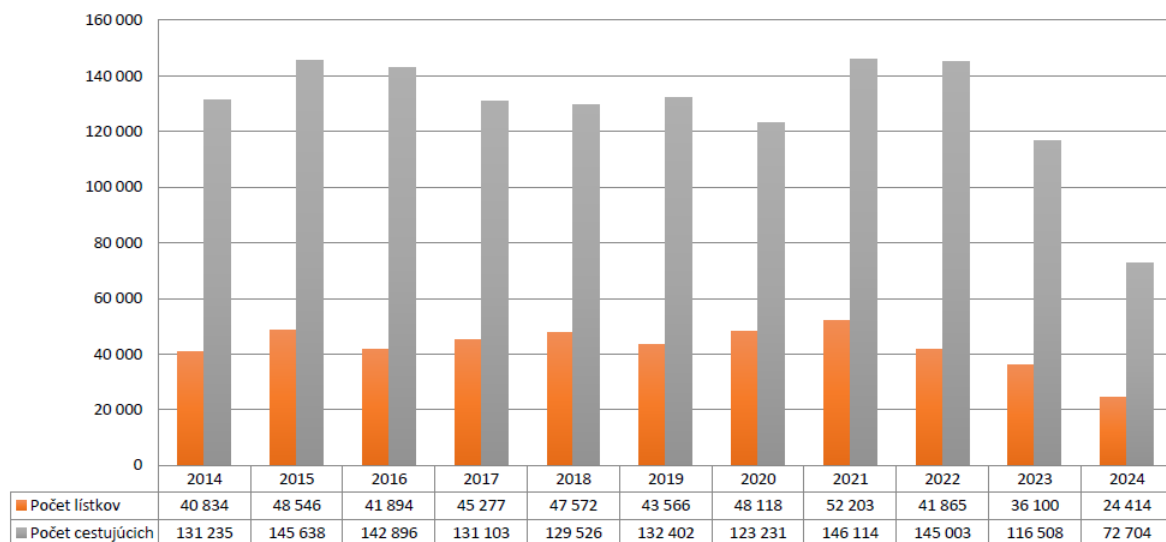
V roku 2024 nezisková organizácia ČHŽ ako hlavný nositeľ obnovy a prevádzky železnice zabezpečovala **turistickú osobnú dopravu** na troch úsekoch s celkovou dĺžkou 20 km: **Chvatimech – Hronec – Čierny Balog – Vydrovo / Dobroč** a späť. Za sezónu bolo predaných **24 414 vstupeniiek**, čo predstavuje približne **72 704 prepravených cestujúcich** vo všetkých vlakoch ČHŽ. Išlo už o **33. letnú sezónu** od znovuoobnovenia prevádzky 1. mája 1992.

Historicky pôvodná železnica slúžila **75 rokov (1908 – 1982)** na odvoz dreva a osobnú dopravu pre štátne lesy. V čase svojej najväčšej rozvinutosti dosiahla dĺžku tratí **132 km**, čo ju radí

medzi najrozsiahlejšie lesné železnice v rámci Slovenska. V roku 2024 sa pravidelná verejná doprava vo forme objednávky štátu alebo samosprávy neprevádzkovala. Napriek tomu sa uskutočnilo viacero **symbolických preprav pre obyvateľov mikroregiónu** – obce Čierny Balog, Hronec, Valaská a Podbrezová. Išlo napr. o Fašiangové jazdy, športové podujatia, školské akcie či tradičné Mikulášske vlaky – všetko **na komerčné riziko dopravcu a za symbolické cestovné**. Práve Fašiangové jazdy privítali vyše **650 miestnych cestujúcich**.

Kľúčovú úlohu pri každodennej prevádzke, údržbe aj obnove železničky hrali opäť **dobrovoľníci**, ktorí v roku 2024 odpracovali **1 316 osobodní**, čo predstavuje **7 896 brigádnických hodín**. Tento rozsah a kontinuita dobrovoľníckej práce je v **slovenských pomeroch jedinečný** a výnimočný aj v porovnaní so zahraničnými projektmi tohto typu. Je dôkazom, že zanietenie, spolupráca a láska k historickému dedičstvu dokážu nahradiť aj obmedzené zdroje. Do budúcnosti bude kľúčové, aby sa k týmto iniciatívam pridali aj systematické formy podpory zo strany štátnych, krajských i miestnych inštitúcií. Len spoločným úsilím bude možné zachovať toto technické a kultúrne dedičstvo aj pre ďalšie generácie. Dlhodobá bezplatná pomoc medzinárodných dobrovoľníkov v takomto rozsahu a dĺžke trvania nemá pri podobných projektoch obnovy národnej kultúrnej pamiatky v SR obdobu a v rámci spolupráce s porovnateľnými prevádzkami v zahraničí sme sa s ňou nikde nestretli - právom sme na ňu hrdí.

**Vývoj počtu predaných lístkov a počtu cestujúcich za posledných 11 rokov**



Počet prepravených cestujúcich zaznamenal **v roku 2024 opäť dramatický pokles - medziročne o 38 % a oproti roku 2022 dokonca až o 50 % !!!** Ide o súbeh niekoľkých nepriaznivých okolností, na ktoré žiaľ naša nezisková organizácia nemá žiadnu možnosť vplývať. Prvotný prepád návštevnosti spôsobil predovšetkým pokračujúcimi bezprecedentnými útokmi developer Ing. Jozef Garbiar, žiaľ stále výrazne podporovaný vedením obce Čierny Balog a dvoma zjavne „motivovanými“ štátnymi úradníkmi MDaV SR a DÚ. **Tesne pred začiatkom letnej sezóny 29.4.2023 postavil s povolením obce Čierny Balog cez našu trať smer Dobroč plot a betónové zátarasy, čím úplne znemožnil prevádzku našich vlakov:**



V sezóne 2023 sa tak Čiernohronská železnica, n. o. ocitla v mimoriadne náročnej situácii. **Napriek okamžitému nahláseniu zásahu do trate polícií, Dopravnému úradu (DÚ) aj špecializovanému stavebnému úradu Ministerstva dopravy SR (MD SR), mohli byť nelegálne zátarasý a oplotený odstránený až 2. augusta 2023 – po nadobudnutí právoplatných rozhodnutí súdu o predbežnom opatrení.** Žiaľ, v dôsledku oneskoreného zásahu bola **leto ako hlavná turistická sezóna z pohľadu návštevnosti prakticky stratená.**

Tento incident mal výrazný negatívny dopad nielen na bezpečnosť a prevádzku železničky, ale aj na jej **verejný obraz a dôveru návštevníkov** – prirodzene, pre mnohých rodičov nebolo predstaviteľné ísť s deťmi na výlet tam, kde sa pri trati nečakane objavujú betónové prekážky.

Súčasne sa ČHŽ dostala do veľmi náročnej právnej situácie – **namiesto podpory a ochrany verejného záujmu** zo strany štátnych inštitúcií, čelila organizácia **opakovaným kontrolám a odborným dozorom**, ktoré sa podľa dokumentácie zameriavali na hľadanie dôvodov pre spochybnenie samotnej existencie ČHŽ. **Napríklad len spis o údajných neoznačených prechodoch ku domom vo Vydrovskej doline dnes obsahuje viac ako 3 200 strán.**

Tieto konania pretrvávali aj v roku 2024, a to napriek skutočnosti, že na viaceré podozrenia zo strany štátnych úradov už **reagovala aj Generálna prokuratúra SR**, ktorá vo veci podala na MD SR správnu žalobu. Právne zastupovanie ČHŽ v týchto konaniach si však vyžiadalo mimoriadne finančné náklady, ktoré už **presiahli 250 000 EUR** – suma, ktorú nezisková organizácia musí znášať zo svojich vlastných zdrojov, **napriek tomu, že ide do veľkej miery o obranu pred konaním štátnych a samosprávnych inštitúcií.**

Vzhľadom na súčasnú legislatívu a prax je **len malá šanca**, že tieto výdavky – hoci boli vynaložené pri ochrane verejného záujmu a kultúrneho dedičstva – budú niekedy organizácii nahradené. **Aj preto považujeme za dôležité otvoriť verejnú diskusiu o tom, ako systémovo chrániť verejnoprospešné aktivity pred neúmernou administratívnou alebo právnou záťažou.**

### **Dopady externých zásahov na činnosť železničky**

Ďalším významným zásahom do fungovania ČHŽ bola v roku 2024 **rozsiahla podkôrníková kalamita** v okolitých lesoch, ktorá si vyžiadala masívnu ťažbu dreva – presahujúcu 1,2 milióna m<sup>3</sup>. V jej dôsledku **štátny podnik Lesy SR (LSR, š.p.) oznámil začiatkom marca 2024 úplné uzatvorenie Lesníckeho skanzenu**, ako aj zákaz vstupu verejnosti na lesné pozemky vo Vydrovskej doline. Oznámenie prišlo len prostredníctvom elektronickej schránky Okresného úradu Brezno – **bez predchádzajúcej konzultácie či možnosti koordinácie.**

Všetka marketingová príprava na sezónu – od tlačených materiálov po mediálne kampane – sa tým stala nepoužiteľnou. Následne bolo nutné v mimoriadne krátkom čase pripraviť **úplne nový koncept prevádzky železničky**.

Situáciu ešte skomplikovalo **neohlásené zahatenie trate guľatinou** na úseku smer Hronec. Takýto zásah do infraštruktúry – realizovaný bez oznámenia alebo varovania – znemožnil nielen pravidelnú prevádzku vlakov, ale aj plánované komerčné a objednávkové jazdy vrátane cyklodrezín. Aj v tomto prípade organizácia **nemala možnosť vopred zasiahnuť** alebo hľadať riešenie v spolupráci so štátnym podnikom, ktorý je zároveň významným vlastníkom pozemkov v regióne.

Z uvedených skúseností vyplýva jednoznačná potreba systémového riešenia: **občianske iniciatívy, ktoré sa starajú o zachovanie kultúrneho dedičstva a plnia verejnoprospešné úlohy, by mali byť v prvom rade partnermi, nie objektom spochybňovania**. Rovnako by mala existovať **transparentná a včasná komunikácia medzi verejnými inštitúciami a takýmito organizáciami**, najmä ak sa dotýkajú ich činnosti rozhodnutia s priamym ekonomickým alebo bezpečnostným dopadom.



### **Adaptácia, solidarita a generačný prenos hodnôt napriek nepriaznivým podmienkam**

V snahe aspoň čiastočne zachrániť obľúbené školské výlety sme pre školy z celého Slovenska pripravili náhradný program – najmä výlety k rozhľadni na Pustom vrchu smerom na Dobroč. Napriek týmto snahám sa nám podarilo previezť **len 3 087 detí**, čo predstavuje **pokles o 48 %** oproti predchádzajúcemu roku. Tento dramatický pokles svedčí o tom, aký výrazný vplyv mala kríza spôsobená externými zásahmi a obmedzeniami.

To, že sme aj napriek týmto obmedzeniam dosiahli **aspoň čiastočnú návštevnosť počas letnej sezóny**, je výsledkom dlhodobej práce na rozvoji ponuky a **kvalitnej propagácie regiónu Horehronie a Banskobystrického kraja**. Na tomto mieste treba vyzdvihnúť činnosť Regionálnej rozvojovej agentúry BBSK, KOČR, OOCR, Klastra Horehronie a ďalších partnerov, **ktorí prostredníctvom projektov ako Horehronský expres, Zbojnický expres, cyklodreziny či koncept ambasádorov významne pomáhajú rozvíjať domáci cestovný ruch**.

**Rok 2024 však opäť poznamenalo zníženie záujmu zahraničných návštevníkov**, najmä z Českej republiky. Tento trend bol ovplyvnený nie len pretrvávajúcim napätím v dôsledku ruskej agresie na Ukrajine, ale domnievame sa, že aj negatívnym obrazom Slovenska v zahraničí –

spôsobeným najmä niektorými vyjadreniami a postojmi čelných predstaviteľov SR, ktoré **neprispievajú k budovaniu dôveryhodného imidžu Slovenska ako krajiny vhodnej pre bezpečnú a kultúrne obohacujúcu dovolenku.**

Segment mimoriadnych jász a akcií pre firmy, historikov i obchodných partnerov zaregistroval v roku 2024 opäť mierne oživenie, veríme že návrat firemných akcií bude pokračovať min. na úroveň pred pandémiou. Individuálnych návštevníkov ČHZ predstavujú aj naďalej predovšetkým jednodenné rodinné výlety, pri pobytových návštevníkoch sa dlhodobo kladne prejavuje činnosť **OOCR a Klastra Horehronie** – zvyšuje sa počet turistov, ktorí sa ubytujú v okolí Nízkyh Tatier na viac než 1 noc. Z dlhodobého hľadiska je však jasné, že iba železnica a Lesnícky skanzen nebudú v budúcnosti dostatočnou motiváciou pre návštevu našej obce a regiónu, a preto je potrebné budovať ďalšie nové atraktivity pre prilákanie stále náročnejších návštevníkov. Konkurencia nespí (kúpaliská, cesty v korunách stromov, rozhľadne, bobové dráhy a pod.). Situácia na miestnych komunikáciách sa síce výrazne zlepšila v súvislosti s dokončením stavby obecnej kanalizácie a realizáciou ďalšej osobitnej cyklocestičky Krám – Brezno, je však potrebné v budovaní segregovanej cyklistickej infraštruktúry pokračovať aj vyššie dedinou. Rovnako je nutné postupne obmedzovať počet a predovšetkým rýchlosť motorových vozidiel na všetkých komunikáciách v obci. Smerové retardéry, fungujúca verejná doprava a návrat nákladnej dopravy na ČHZ sú presne tým smerom, ktorým by sa vedenie obce malo intenzívne zaoberať – vid'. [www.chez.sk](http://www.chez.sk).

### **Kvalitné služby napriek výzvam**

Rastúce očakávania zo strany verejnosti a turistov si prirodzene vyžadujú **zvyšovanie kvality našich služieb**. Veľmi si vážime, že naši sprievodcovia a sprievodkyne zvládajú denne vysoký nápor turistov s **profesionalitou, ľudskosťou a znalosťami**, čím dôstojne reprezentujú našu organizáciu, región i krajinu. O pozitívnom vnímaní svedčia **recenzie a ohlasy na sociálnych sieťach**, ktoré sú pre nás nielen spätnou väzbou, ale aj dôkazom, že naša práca má zmysel.

**Každoročne zamestnávame počas sezóny viac ako 17 miestnych študentov a študentiek**, ktorí u nás získavajú prvé pracovné skúsenosti a budujú si vzťah k zodpovednej práci aj k histórii regiónu. **V reštaurácii Lampáreň a v priestoroch stanice v Čiernom Balogu** pracuje ďalších **viac ako 10 sezónnych zamestnancov**, vrátane **vojnových utečencov z Ukrajiny**, ktorých sme prijali v duchu solidarity a spoločenskej zodpovednosti. Práve táto ľudská dimenzia nás presvedča, že ČHZ má nielen kultúrnu a historickú, ale aj **sociálnu hodnotu**.

Reštauračné a prevádzkové priestory v budove stanice v Čiernom Balogu sme po výbuchu, spôsobenom obecným nájomcom, v roku 2014 (za čias nájomcu) **opravili na vlastné náklady** a od roku 2018 ich opäťovne prevádzkujeme **vo vlastnej réžii**, pričom sa snažíme ponúkať kvalitné služby pre širokú verejnosť i organizované skupiny.

### **Zanedbaná verejná infraštruktúra a úpadok spolupráce**

V **ostrom kontraste** k uvedenému vývoju je však súčasný stav **verejnej infraštruktúry priamo v obci Čierny Balog**. Dlhodobá stagnácia, nedostatok nových služieb pre návštevníkov a **chýbajúca koordinácia** s aktérmi cestovného ruchu sú citeľné. **V obci chýbajú základné prvky verejného priestoru** – napríklad verejné lavičky, oddychové zóny, detské ihriská či možnosť letného kúpania. **Nepokosené verejné priestranstvá a slabá propagácia** nepodporujú celkový dojem u návštevníkov ani obyvateľov.

Pozitívom je snaha nových nájomcov **lyžiarskeho strediska**, ktorí od zimy 2021/2022 opäť obnovili plnohodnotnú zimnú sezónu a pracujú na rozvoji letnej ponuky. Žiaľ, **dlhodobá nečinnosť niektorých ďalších subjektov, ako napríklad OZ Vydra, už viac ako dve dekády neprináša viditeľný verejný úžitok**. Po odovzdaní Ekocentra a environmentálnych aktivít v roku 1997 do rúk OZ Vydra, ktorého vznik sme sami podporili, boli tieto aktivity **bez náhrady ukončené**. Ekocentrum – v minulosti významný vzdelávací prvok – dnes neexistuje, a aktivity Vydry sa dnes obmedzujú predovšetkým na **predaj suvenírov či organizovanie súkromných rekreácií**, často financovaných z verejných zdrojov.

V istých prípadoch žiaľ dochádza aj k **priamemu obmedzovaniu činnosti ČHŽ** – napríklad zabránením prevádzky bufetu na našej vlastnej terase, snahami o znemožnenie prístupu návštevníkov k pozemkom trate v tábore vo Vydrowskej doline či **sporným prevodom majetku** (ako bola napríklad nami postavená drevenička na stanici, dnes formálne v správe OZ Vydra).



Tieto skutočnosti si pripomínáme nie preto, aby sme vyvolávali konflikt, ale aby **neupadla do zabudnutia história** a aby sa **pocho pilo, prečo súčasný stav vyžaduje zmenu prístupu** – nielen zo strany verejnosti, ale **predovšetkým samosprávy a štátnych inštitúcií**.

### **Potenciál skutočnej spolupráce: príklad LSR**

Významným pozitívnym príkladom je činnosť **pracovníkov štátneho podniku Lesy SR, OZ Čierny Balog**, ktorí v rámci **lesnej pedagogiky** ponúkajú verejnosti jedinečné zážitky priamo na chodníkoch Lesníckeho skanzenu. Vzhľadom na veľký úspech týchto podujatí by bolo vhodné zvážiť ich **rozšírenie na viac termínov a širšiu verejnosť**, nielen pre odborné školy a exkurzie.

V tejto súvislosti nemožno nespomenúť **zarážajúce skutočnosti**, ktoré sa počas posledných rokov stali smutným obrazom nechoty relevantných inštitúcií postaviť sa na stranu verejného záujmu a historického dedičstva. Prístup niektorých štátnych úradov k Čiernohronskej železnici

možno bez zveličenia označiť za nepriateľský, a to aj napriek skutočnosti, že ide o jedinečnú technickú pamiatku európskeho významu.

Vrcholom tejto absurdity bolo nezákonné zasypanie časti trate smerom na Dobroč dňa 8. júna 2022 súkromným developerom Jozefom Garbiarom, ktorý svojím konaním znemožnil akúkoľvek prevádzku v tomto úseku. O to nepochopiteľnejšie je, že namiesto okamžitého zásahu a ochrany kultúrneho dedičstva zo strany kompetentných úradov sme boli svedkami ich pasivity a v niektorých prípadoch až prekvapujúcej zhovievavosti voči investorovi.

Následne boli voči ČHŽ vedené viaceré právne konania zo strany Ministerstva dopravy SR a Dopravného úradu, ktoré neštandardnými procesmi a tendenčnými výkladmi legislatívy najskôr vyhlásili časť a neskôr dokonca celú dráhu za tzv. „čiernu stavbu“. Cieľom bolo zjavne zastaviť a zrušiť jej prevádzku. V tejto kriticknej situácii nám neostávalo nič iné, ako najat' renomovanú právnickú kanceláriu a brániť sa právnou cestou.

Podarilo sa nám v rozkladovom konaní zrušiť prvé rozhodnutia MDaV SR ešte koncom roku 2022 a v niektorých prípadoch sme už dosiahli aj právoplatné rozsudky v náš prospech. Napriek tomu problémy pokračujú. Uvádzajú sa stále nové a nové dôvody pre nečinnosť, priet'ahy v konaniach a odklady rozhodnutí, čo nás núti neustále vynakladať čas, energiu aj prostriedky, ktoré by inak mohli byť investované do rozvoja železnice a služieb pre návštevníkov.

S osobitným znepokojením sledujeme aj dlhodobú a systematickú neochotu zo strany vedenia obce Čierny Balog spolupracovať na spoločných projektoch, či už v oblasti dopravy, cestovného ruchu, alebo pri ochrane kultúrnych hodnôt. ČHŽ sa namiesto podpory zo strany obce stretáva so snahou o jej marginalizáciu, znevažovanie a zamedzovanie prístupu k rozvojovým možnostiam. To všetko sa deje v situácii, keď by sa každá obec na Slovensku mohla pýšiť takýmto unikátnym dedičstvom a vytvárala by preň prirodzený rámec spolupráce.

Z pohľadu udržateľného rozvoja vidíme ako absolútne kľúčové, aby sa obnovila dôvera medzi verejnými inštitúciami, samosprávami a odbornou verejnosťou – a to nielen na papieri, ale v reálnych krokoch, rozhodnutiach a prioritách. O to viac v čase, keď región čelí dôsledkom klimatických zmien, odlesňovania, podkôrnikovej kalamity a odlivu mladých ľudí.

## **Vstupný areál Lesníckeho skanzenu – zmeškané príležitosti a nádejné perspektívy**

Napriek opakovanej snahe z našej strany **naďalej pretrvávajú nevyhovujúci a dôstojnosti Lesníckeho skanzenu neprimeraný stav vstupného areálu**. Víťanie návštevníkov sa už roky nesie v duchu improvizácie – **buď sú drevené WC permanentne zatvorené, alebo preplnené**, čím sa výrazne znižuje celkový zážitok z návštevy. Rovnako sa, žiaľ, vrátili aj **nevzhľadné plachtové prístrešky**, ktoré nespĺňajú elementárne kritériá kultúrneho a funkčného zázemia. Ich prevádzku zabezpečuje súkromný podnikateľ Milan Juroš – Vydrovo, s.r.o., ktorý **dlhodobo nereaguje na zvyšujúcu sa návštevnosť ani požiadavky na zlepšenie služieb**.

Pripomíname, že ide o toho istého podnikateľa, ktorého činnosť je spojená aj s výbuchom staničnej reštaurácie v roku 2014. **Dnešnú Kolibu Vydrovo sme ešte v roku 1996 postavili vlastnými silami za podpory Vagónky Trebišov a vtedajšej starostky Tatiany Šulrajterovej**. V snahe rozvíjať služby pre návštevníkov sme ju následne **nezištne previedli na organizáciu Vydra**, ktorá ju použila na realizáciu grantu pre Lesnícky skanzen. Neskôr

však objekt **bez nášho vedomia predala**, čím došlo k strate pôvodného verejnoprospešného zámeru.

Všetky naše **návrhy na vybudovanie nového spoločného nástupného centra**, drevenej staničky ČHŽ s vyšším nástupišťom, ako aj pokračovanie projektu „Európskej školy lesa“ boli zo strany **LSR, š.p., obce Čierny Balog i organizácie Vydra opakovane zamietnuté alebo odložené na neurčito**.

Vzhľadom na **narastajúce dôsledky klimatickej zmeny** pokladáme za **mimoriadne dôležité vodozádržné opatrenia**, predovšetkým **projekt obnovy historickej klauzuly a sústavy rybníkov v lokalite Nad Obrubovanskou vo Vydrowskej doline**. V regióne Čierneho Balogu, ťažko skúšanom kalamitnou ťažbou a extrémami počasia, bolo už viacero podobných opatrení schválených, pričom na ich financovanie existujú dostupné mechanizmy z fondov EÚ.

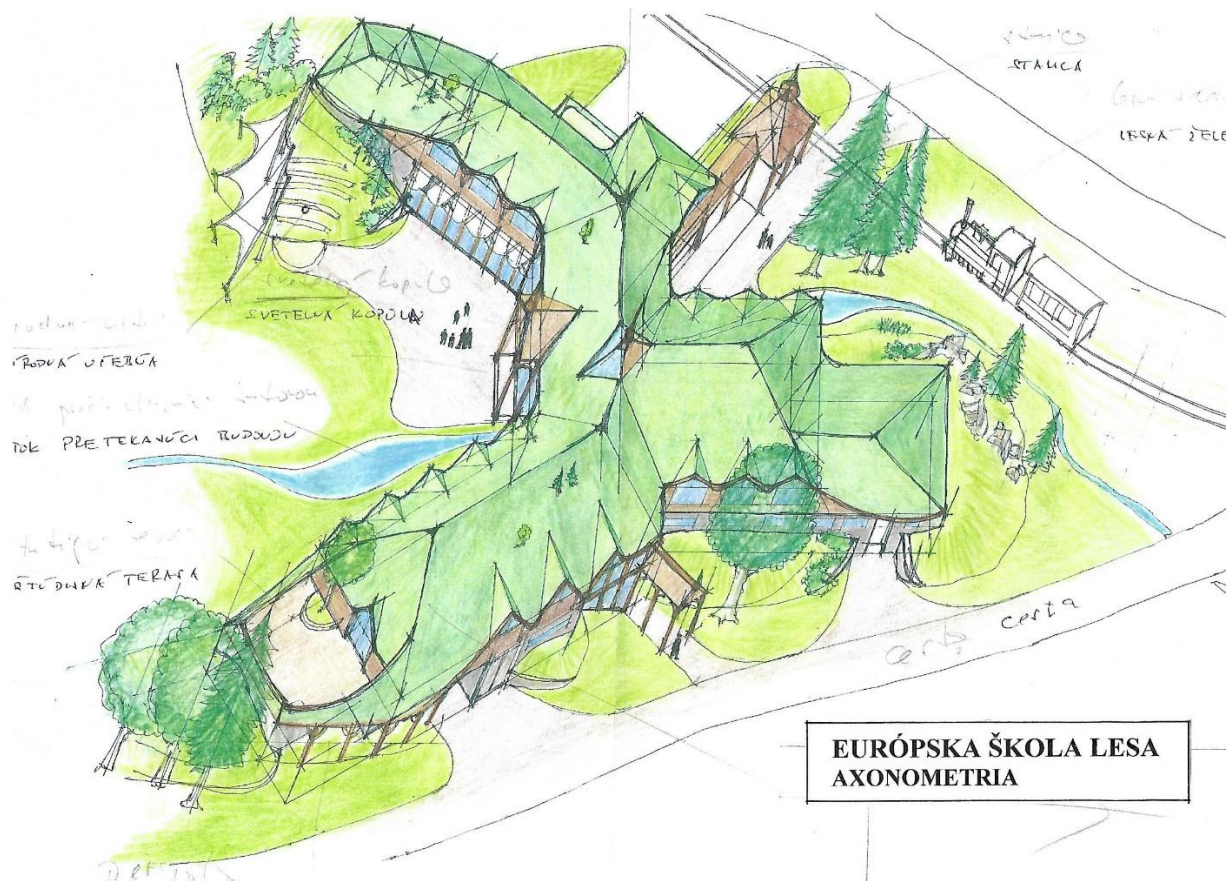
**Aj napriek opakovaným odmietnutiam a meniacemu sa vedeniu Ministerstva pôdohospodárstva a štátneho podniku LSR, š.p. zostávame odhodlaní naďalej pracovať na spoločnom rozvoji Vydrowskej doliny.**

Určitú nádej predstavuje získanie **grantu EÚ vo výške 417 774,55 €**, v rámci ktorého štátny podnik **LSR, š.p. realizuje projekt s názvom „Budovanie a obnova poznávacej infraštruktúry v Lesníckom skanzene, budovanie občianskej infraštruktúry v Lesníckom skanzene“**. Ukončenie projektu je naplánované **pred sezónou 2025**.

Súčasťou projektu je okrem iného:

**výstavba úplne nových hygienických zariadení v lokalite Vydrovo – odbočka Kyslá, opravy existujúceho náučného Chodníka lesného času, obnova všetkých informačných tabúl a niektorých expozícií.**

Vítame túto iniciatívu a veríme, že bude znamenať **prvý krok k celkovej modernizácii vstupného areálu a zlepšení služieb** pre tisíce návštevníkov, ktorí každoročne do Vydrowskej doliny prichádzajú.



## Krízové situácie a (ne)ochota pomáhať

Ani počas pandémie COVID-19, ani v období začiatku ruskej agresie na Ukrajine, a rovnako ani počas súčasnej podkôrnikovej kalamity sme, žiaľ, nezaznamenali žiadnu snahu zo strany miestnych, krajských ani štátnych inštitúcií upraviť rozpočty či poskytnúť systémovú pomoc organizáciám závislým výlučne od cestovného ruchu.

Rovnako ako mnohokrát v minulosti, aj v týchto náročných obdobiach sme si museli pomôcť sami – bez akejkoľvek externej podpory. Ako príklad uvádzame situáciu z marca 2022: už na tretí deň po vypuknutí vojny na Ukrajine sme v našej brigádnickej ubytovni na železničnej stanici poskytli bezplatné ubytovanie celkovo 11 vojnovým utečencom. Napriek našej iniciatíve a snahe zabezpečiť aj formálnu podporu, štátna pomoc pre ubytovateľov nebola pre ČŽ dostupná. Dôvodom bola formálna skutočnosť, že objekt, v ktorom boli utečenci ubytovaní, stále patrí štátnemu podniku Lesy SR.

Táto skúsenosť poukazuje na systémovú neflexibilitu a nedostatok koordinácie medzi štátom a neziskovými iniciatívami, ktoré aj napriek svojim obmedzeným zdrojom často reagujú na krízové situácie rýchlejšie a efektívnejšie než oficiálne štruktúry.

## Nezákonné zásahy a prekážky zo strany obce a developerov

Nepochopiteľné a pretrvávajúce protivenstvá zo strany niektorých predstaviteľov vedenia obce Čierny Balog pokračovali, žiaľ, aj počas roku 2024.

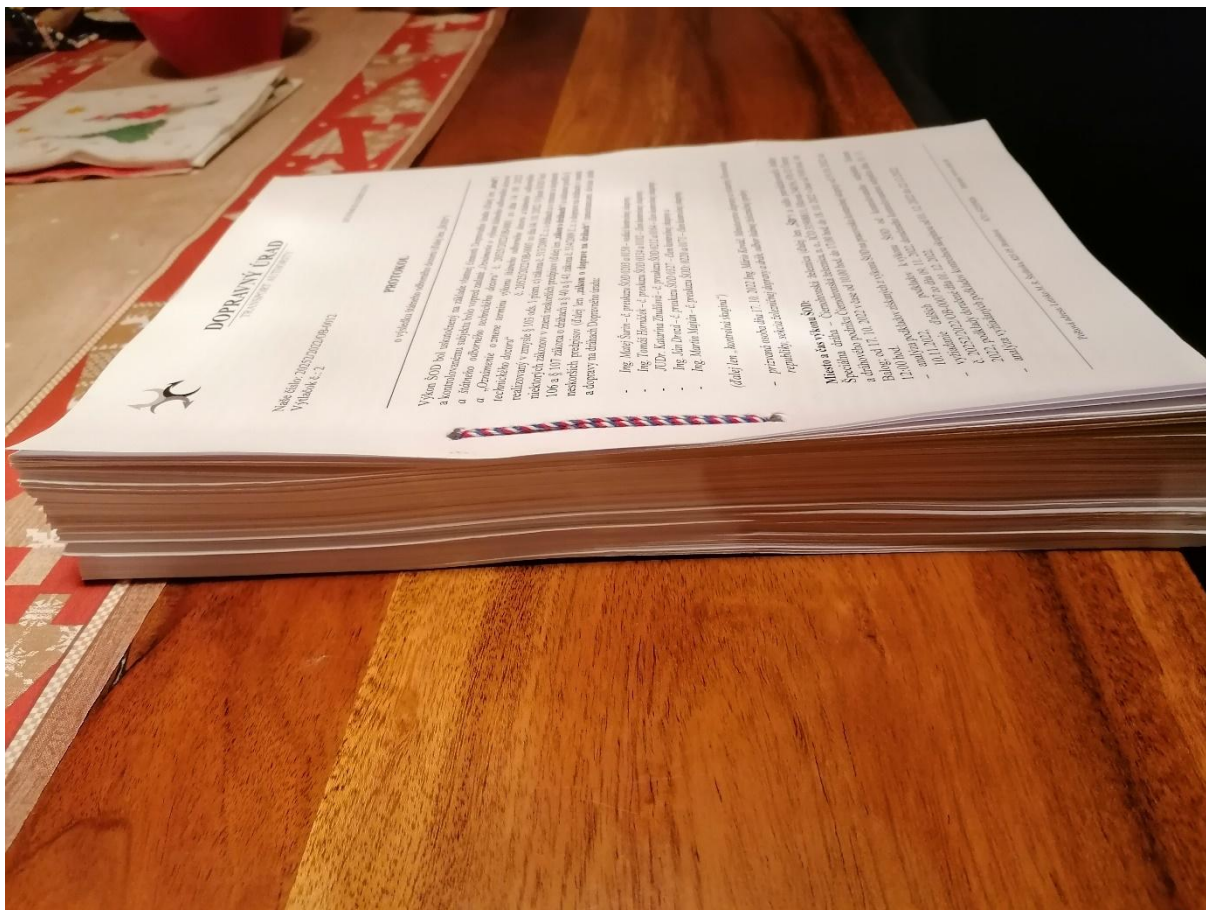
Za najzávažnejší možno označiť **narastajúci tlak a aktivity bývalého aj novozvoleného starostu obce**, ako aj niektorých zamestnancov obce, ktoré boli **zamerané proti ČHŽ ako celku, proti projektu jej revitalizácie, a najmä proti jej začleneniu do systému verejnej dopravy IDS BBSK**.

Mimoriadne znepokojujúce je najmä **spojenie obce s developerskými aktivitami podnikateľa Jozefa Garbiara, ktorý už 8. júna 2022 nezákonne zasypal časť trate smerom na Dobroč štrkom, čím znemožnil riadnu prevádzku vlaku na danom úseku**. Tento krok bol vykonaný **bez súhlasu vlastníka trate a v priamom rozpore s platným právnym stavom**.

Na naše prekvapenie sa do „spolupráce“ s týmto developerom **postupne zapojili aj niektorí zástupcovia Ministerstva dopravy a Dopravného úradu**, ktorí namiesto ochrany kultúrnej pamiatky a špeciálnej dráhy **začali viesť viaceré netransparentné správne konania**. Výsledkom bola **snaha vyhlásiť najskôr časť a neskôr dokonca celú trať ČHŽ za „nelegálnu stavbu“**, čo by znamenalo jej **definitívne zrušenie**.

V tejto bezprecedentnej situácii **nám nezostávalo nič iné, ako si na vlastné náklady najat' renomovanú právnickú kanceláriu a brániť sa všetkými zákonnými prostriedkami**. Ešte v roku **2022** sa nám v rámci rozkladového konania podarilo **dosiahnuť zrušenie prvých rozhodnutí Ministerstva dopravy**, čo v nás vzbudilo nádej na spravodlivé vyriešenie situácie.

S pomocou **Ministerstva kultúry SR, Pamiatkového úradu SR, právnych zástupcov a ďalších odborníkov** aj naďalej bojujeme za ochranu a zachovanie tejto jedinečnej technickej pamiatky. **Napriek viacerým právoplatným rozhodnutiam súdov v náš prospech sa však nové problémy neprestávajú objavovať a prípad si vyžaduje neustálu pozornosť a právnu obranu**.



## Zachovanie a obnova kultúrneho dedičstva napriek prekážkam

Aj napriek všetkým vyššie uvedeným skutočnostiam, prekážkam a opakujúcim sa snahám o diskreditáciu, naša organizácia naďalej v rámci svojich obmedzených možností nepretržite pokračuje v úsilí o zachovanie, ochranu a rozvoj národnej kultúrnej pamiatky – Čiernohronskej železnice.

V roku 2024 sa opravy a údržba vozidlového parku sústredili najmä na I. etapu periodickej opravy a pamiatkovej obnovy parnej lokomotívy *Smoschewer* z roku 1918, ktorá je chránenou technickou pamiatkou. Tento projekt sa nám podarilo realizovať aj vďaka finančnej podpore Ministerstva kultúry SR. Popri tom sme priebežne zabezpečovali bežnú údržbu a nevyhnutné opravy historických osobných aj nákladných vozňov.

Zásadnú časť našich vlastných finančných prostriedkov si však tento rok vyžiadala príprava a rozbeh projektu „**Tvoríme krajinu pre ľudí**“, ktorého cieľom je revitalizácia prostredia, infraštruktúry a funkčného prepojenia ČHŽ s okolitým krajinným a kultúrnym priestorom – podrobnosti uvádzame v samostatnej kapitole nižšie.

## Obmedzená prevádzka a snahy o záchranu trate

Prevádzka železnice bola v roku 2024 výrazne poznačená dôsledkami rozsiahlej podkôrnikovej kalamity a s ňou súvisiacimi obmedzeniami a zásahmi do okolia trate. Z týchto dôvodov sme po dlhšom čase museli pristúpiť k významnej úprave cestovného poriadku.

Najväčšou stratou pre nás aj pre návštevníkov bol fakt, že sme ani v roku 2024 nemohli obnoviť prevádzku našej tradičnej vlajkovej linky – **každodenného „storočného drevorubačského parného vlaku“** na trase Chvatimech – Vydrovo skanzen a späť. Táto historická súprava s bufetovým a detským vozňom, vedená parnou lokomotívou, bola jedným z najväčších lákadiel ČHŽ. Jej prevádzka musela byť, žiaľ, prerušená už v roku 2017 z dôvodu zlého technického stavu železničného zvršku, predovšetkým drevených podvalov, ktoré boli naposledy vymieňané ešte pred viac ako 35 rokmi vďaka obetavej práci dobrovoľníkov.

V súčasnosti s maximálnym nasadením a vlastnými silami udržiavame tento úsek trate aspoň v bezpečne zjazdnom stave pre služobné a mimoriadne vlaky. Paralelne s tým sa však intenzívne usilujeme o získanie externých zdrojov na jeho generálnu opravu – vid'. projekt [www.chez.sk](http://www.chez.sk).



### Horehronské cyklodrezíny – od nadšeneckej iniciatívy k legislatívnej zmene

Už v roku 2019 sme v spolupráci s Oblastnou organizáciou cestovného ruchu Horehronie ako prví na Slovensku spustili **pilotnú prevádzku šliapacích cyklodrezín** na uzatvorenom úseku trate Hronec – Šánske. Tento nápad, inšpirovaný overenými riešeniami z krajín Európskej únie, sa stretol s veľkým verejným záujmom a pozitívnym ohlasom návštevníkov aj médií.

Napriek úspechu však projekt čelil zásadným prekážkam – **Dopravný úrad SR označil prevádzku cyklodrezín za nelegálnu**, čím nás prinútil ukončiť činnosť a zároveň nám udelil **likvidačnú pokutu vo výške takmer 30 000 €**. Napriek tomu, že pokutu neskôr čiastočne znižoval, jej existencia ohrozovala celý projekt aj chod našej organizácie. Po opakovaných odvolaniach a náročnom právnom boji sa nám **na štvrté odvolanie podarilo pokutu zrušiť**, a to síce nie z dôvodu uznania našich argumentov, ale z dôvodu **uplynutia subjektívnej prekluzívnej lehoty**. Tento vývoj potvrdil, že legislatíva v oblasti špecifických dopravných aktivít bola nedostatočná a nejednoznačná. Na základe tejto skúsenosti sme v úzkej spolupráci s Ministerstvom dopravy SR iniciovali zmenu zákona o dráhach. **Vďaka tejto novele zákona je dnes prevádzka cyklodrezín jasne definovaná a legálne umožnená**. Aj vďaka tejto legislatívnej úprave sme mohli v sezóne 2024 opätovne ponúknuť túto originálnu atrakciu širokej verejnosti. **Horehronské cyklodrezíny využilo počas letnej sezóny viac ako 4 520 spokojných návštevníkov**, čo potvrdzuje ich obľúbenosť a zmysel celého projektu ako udržateľnej formy aktívneho oddychu na pôvodnej trati ČHŽ.



S pôvodne dlhodobou významnou podporou BBSK sme pokračovali i v roku 2024 v príprave projektu „**Tvoríme krajinu pre ľudí – revitalizácia Hrončianskej doliny**“ – nateraz v projekte nového depa v obci Hronec (projekt nového depa sme vzhľadom na „aktivity“ developera uvedené vyššie museli presunúť do tejto obce). Zatiaľ však neúspešne napredujú rokovania o finančnej podpore i realizácii projektu. Napriek oficiálnemu schváleniu a zaradeniu ČŽŽ do systému integrovanej dopravy i Plánu udržateľnej mobility na úrovni poslancov BBSK narážame zatiaľ stále na nepochopiteľný odpor zo strany starostu obce Čierny Balog a niektorých (cca dvoch-troch) predstaviteľov i poslancov obecného i krajského zastupiteľstva – veríme ale, že trpezlivým vysvetľovaním postupne dosiahneme aspoň zmiernenie ich negatívneho postoja k rozvoju obce i celého regiónu.

Úžasnou správou, ktorou sa stal dňa 3. 4. 2020 podpis zmluvy o odkúpení 17-tich ks zánovných elektrických jednotiek zo švajčiarskej Waldenburgbahn ČŽŽ zvíťazila v súťaži v konkurencii viacerých uchádzačov z Nemecka, Rakúska, Rumunska a Madagaskaru, a treba ju dotiahnuť do konca. Položili sme základný kameň pre svoj ďalší rozvoj a napredovanie ČŽŽ a je postupnú premenu na modernú ČHEŽ – modernú ekologickú regionálnu dopravu. V dňoch 8. - 10. 4. 2021 sme všetky jednotky prepravili z ich domovskej dráhy vo Waldenburgu do prístavu Bazilej. Odtiaľ následne putovali dvoma riečnymi loďami po riekach Rýn a Mohan, kanálom RMD a Dunajom do prístavu Bratislava. 11. - 12. 5. 2021 sme ich preložili na nákladné vozne a 14. 5. 2021 konečne dvomi autožeriavmi preložili na nové domovské koľaje ČŽŽ v Hronci. Časovo, logisticky i finančne veľmi náročnú prepravu nám pomohli realizovať viacerí priatelia, firmy a dobrovoľníci. Električky dnes čakajú na realizáciu obnovy železničného zvršku, elektrifikáciu i celkovú revitalizáciu ČŽŽ v oplatenom a stráženom depozitári v Hronci. 1.8.2022 sa nám pomocou sponzorskej elektrocentrály CAT podarilo jednu súpravu už i oživiť a od Mikulášskych jázd 2022 si tak môžu ich komfort i vynikajúce chodové vlastnosti vyskúšať aj naši návštevníci. V roku 2024 pokračovala skúšobná prevádzka a všetky súpravy boli dňa 27.12.2024 už definitívne oficiálne schválené pre prevádzku v SR.

Projekt ČHEŽ sme podporili aj organizáciou medzinárodnej konferencie v rámci programu „Európsky rok železníc“ pod názvom „**Progresívne rozvojové možnosti dopravy v sídlach a regiónoch – Ekologické dopravné systémy**“ konanej v dňoch 24. – 25. 6. 2021 v Osrblí. V rámci programu konferencie štátny tajomník Ministerstva dopravy a výstavby SR pán Ing. Jaroslav Kmeť spolu so starostom obce Hronec pánom Bohuslavom Nemkym prvýkrát **symbolicky slávnostne zdvihli zberač** jednej z elektrických jednotiek na revitalizovanom námestí obce Hronec.



V obnove a údržbe ostatných traťových úsekov sme pokračovali v našej snahe definitívne dorobiť úsek Čierny Balog – Vydrovo, na konci ktorého by v budúcnosti mala byť vybudovaná Európska lesná škola. Jej výstavbu však LSR, š.p. po položení základného kameňa v roku 2008 následne úplne pozastavili a zatiaľ stále nedošlo k zmene ich oficiálneho stanoviska. V tomto roku sme preto pokračovali aspoň s postupnou realizáciou zatiaľ kompromisnej dohody s premiestnením stanice ČŽŽ nižšie, pod súčasný tábor Vydry. Podarilo sa nám pripraviť ďalšie podkladové vrstvy pre výstavbu definitívneho nástupišťa a pokračujeme i v dokončovaní koľajiska a predĺžení nástupišťa stanice Korytárske.

Na stanici Chvatimech udržiavame aj naďalej iba hrubú stavbu nového objektu stanice, WC a vyasfaltovanú odstavnú plochu parkoviska a nástupišťa. Z finančných a organizačných dôvodov sa nepodarilo zatiaľ toto prostredie definitívne skultivovať, oceňujeme **pomoc obce Podbrezová** a ich klubu dôchodcov aspoň pri udržiavaní čistoty a poriadku. Vďaka spolupráci s dodávateľom stavby kanalizácie Valaská – Hronec sme vyrovnali celú plochu výkopovou zeminou a štrkom a je tak pripravená pre ďalšiu výstavbu.

Pre potreby ubytovania dobrovoľníkov sa nám tento rok opäť podarilo mierne pokračovať v rekonštrukcii podkrovia nad budovou garáží v Čiernom Balogu. V dielňach v Hronci a na stanici Čierny Balog sme opäť rozšírili technické prostriedky pre opravy i prevádzku lokomotív – v Čiernom Balogu sme pokračovali s obnovou prehliadkového a revízneho kanála pre osobné vozne, opravou horného hajcu a opäť sme vylepšili i parkovú úpravu a detské ihrisko na stanici Čierny Balog aj vo výhybni Šánske. „Vďaka“ udaniu pána starostu sa však bežná, vopred ohlásená oprava horného hajcu, stala predmetom štátneho stavebného dozoru. Pre opravu tohto **obecného majetku** (ktorú sme robili na vlastné náklady) sme na naše finančné náklady museli zabezpečiť ešte aj komplexnú stavebnú dokumentáciu vrátane dodatočného stavebného povolenia jeho historicky dlhodobo existujúcej prístavby. V roku 2021 sme tento proces konečne úspešne ukončili a v roku 2023 pokračujeme s dokončovacími prácami. Podobný osud má aj naše ohlásenie stavby prístavby skladovacích priestorov a letnej terasy k budove staničky – obec trvá na riadnom stavebnom konaní, ktoré je pomerne finančne náročné. Absolvovali sme ho na naše trovy, ale vydanie stavebného povolenia trvalo vyše dvoch rokov (!) Dokončenie opravy budovy stanice v Čiernom Balogu, ktorá bola poškodená pri nami nezavinenom výbuchu plynu a ktorú sme zachránili ako dobrovoľníci a nepretržite sa o ňu staráme z vlastných zdrojov už od roku 1983, sa podarilo v roku 2024 úplne dokončiť prístavbou „**zimnej záhrady**“ a skladovacích priestorov a kapacita vyhľadávanej staničnej reštaurácie „Lempáreň“ sa tak podarilo navýšiť o **24** stoličiek. Kompletne zničená budova vrátane kancelárií ČŽŽ postupne získala v rámci obnovy nové podlahy, centrálnu podlahovú kúrenie s kotolňou, nové vnútorné a vonkajšie omietky, okná a dvere, rozvody elektriny, vody i odpadov a aj následné zariadenie. Obnova zničenej **pamiatkovo chránenej** budovy staničky bola a je finančne veľmi náročná, dlhodobá a podarilo

sa ju zrealizovať iba vďaka ústretovosti a ochote našich priateľov požičať nám finančné prostriedky. V tejto sezóne bola prevádzka reštaurácie spustená už **siedmu sezónu** a stretáva sa s veľkým úspechom u našich cestujúcich i miestnych obyvateľov. Centrum návštevníkov sa po technickým stavom podvalov vynútenom obmedzení prevádzky pravidelných vlakov z Chvatimechu presunulo na Čierny Balog a ako bolo spomínané vyššie, súbeh prevádzky vlakov, staničnej reštaurácie, podávanie informácií a predaj cestovných vstupeniek je pre našich sprievodcov veľkou skúškou, v ktorej však čestne obstáli.



Podobná bola v minulosti situácia v Hronci, kde nám aj napriek stále platnému **Uzneseniu vlády SSR č. 6/1988** Lesy Slovenskej republiky, š.p. odmietli v roku 1994 odovzdať pôvodné dielne lesnej železnice a po rokoch vynútených nájmov a ťahaníc sme ich nakoniec museli v roku 2014 odkúpiť za cenu 65 485 €. Spolu so zaplateným nájmom za ostatné roky vo výške 40 584 € nás tak „naše“ dielne lesnej železnice stáli spolu **106 070 €**. Veľká škoda týchto peňazí, mohli byť investované do ďalšieho rozvoja ČHŽ. Nezostáva nám však iné, než zarobiť si takéto peniaze sezónnou prevádzkou národnej kultúrnej pamiatky... Ale aspoň sa po 20 rokoch získané dielne v Hronci konečne začínajú postupne meniť na múzeum a opravovňu historických predovšetkým parných strojov. V budúcnosti vidíme perspektívu jeho otvorenia aj pre verejnosť, a to najmä v súvislosti s rekonštrukciou celého úseku trate Chvatimech – Čierny Balog. Nádejou je veľmi dobrá spolupráca s obcou Hronec, ktorá sa v rámci dokončenia stavby kanalizácie postarala i o obnovu priestorov námestia a spolu s OOCR Horehronie i miestnymi podnikateľmi pripravila zriadenie trvalej turistickej informačnej kancelárie spojenej s požičovňou šliapacích drezín a bicyklov. **Zbytočne stratených 20 rokov budeme však len ťažko doháňať** aj napriek úplne inej situácii s podporou aktivít cestovného ruchu i železničky zo strany **obecného úradu Hronec** – tam je doslova radosť pracovať.



Zatiaľ bez akýchkoľvek zmien pokračuje i nepochopiteľne nespravodlivé a netransparentné pridelovanie **verejných financií - dotácií** z obce pre ČHŽ v porovnaní s ostatnými subjektmi cestovného ruchu v obci (LSR, š.p., Vydra, o.z.), rovnako ako vynútené platenie nájmov v rozpore s Uznesením vlády SSR č.6/1988 štátnym lesom. Vzhľadom na situáciu vo vývoji komunálnej politiky obce Čierny Balog však nepredpokladáme, že by sa súčasný stav zmenil – vid'. tabuľky:

**Tabuľka pridelených príspevkov pre CR z obecného rozpočtu v ostatných rokoch:**

	2008 Sk	2009 Sk	2010 €	2011 €	2012 €	2013 €	2014 €	2015 €	2016 €	2017 €	2018 €	2019 - 2024 €
<b>LSR</b>	210 000	210 000	6 900	6 900	6 900	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	6 x 5 000,-
<b>Vydra</b>	130 000	200 000	5 000	5 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	6 x 5 000,-
<b>ČHŽ</b>	120 000	120 000	3 000	(0) 3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	(0) 3 000	3 000	6 x 0,-

**Tabuľka zaplatených nájmov a iných poplatkov štátnym lesom, ktoré ČHŽ musela a stále musí platiť v rozpore s Uznesením vlády SSR č. 6/1988:**

<b>Pozemky pod a traťou žeriavom v Hronci</b>	1992 – 2002	1820 Kčs/Sk/rok	20 020,- Sk
	2003 – 2007	12 333,- Sk/rok	61 665,- Sk
	2008 – 2014	24 666,- Sk/rok	172 662,- Sk
<b>Pozemky pod traťou Hronec</b>	2015 – 2023	746,25 €	5 970,- €
<b>Depo a dielne v Hronci</b>	2002 – 2003	3 000,- Sk/rok	6 000,- Sk
	2004 – 2009	172 645,- Sk/rok	1 035 870,- Sk
	2010 – 2014	1 200,- €/rok	6 000,- €
<b>Odkúpenie dielni v Hronci</b>	2014		65 458,- €
<b>Múzeum Čierny Balog</b>	2012 – 2024	225,- €/rok	2 700,- €
<b>Spolu .....</b>			<b>123 150,25 €</b>

Úplne skončila aj obojstranne výhodná spolupráca s vedením obce Čierny Balog vo veci využívania prác VPP a spoločne viac nepokračujeme v príležitostnom čistení Hrončianskej

doliny i okolia rieky a trate ČHŽ smerom do Hronca. Pri realizácii projektu cyklocestičky Hrončianskou dolinou za takmer 300 000 € (fond EÚ) nám zhotoviteľ stavby podkopaním násypu vážne poškodil cca 10 m úsek trate. Na naše zdesenie sa po slušnej žiadosti o nápravu vzniknutej škody za zhotoviteľa postavila obec ako investor a celý trápny prípad musel prísť riešiť riaditeľ odboru stavieb MDaV SR osobne. Až na základe jeho jasného stanoviska o poškodení dráhy obec pod tlakom pristúpila k náprave škody v hodnote cca 6 000 €. Túto čiastku si však už nijako nevymáhala od zhotoviteľa stavby – takže sme ju nakoniec **zaplatili my všetci občania** obce Čierny Balog. Veľmi zaujímavý prístup...

## **Medzinárodná spolupráca a projekt lokomotívy SHAY**

Aj v roku **2024** sme pokračovali v **úspešnej reprezentácii Slovenska na medzinárodnom fóre** a v upevňovaní dôležitých partnerstiev v oblasti ochrany technického a železničného dedičstva. Osobitnú pozornosť sme opäť venovali rozvoju vzťahov s naším dlhoročným partnerom – **Alishan Forest Railway (AFR) na Taiwane**.

Naším spoločným cieľom je získať **unikátnu parnú lokomotívu typu SHAY** pre dlhodobé zapožičanie a následnú prevádzku na Čiernohronskej železnici. V prípade úspechu by išlo o **jediný exemplár tohto typu lokomotívy v celej Európe**, čím by sme zásadne posilnili nielen technickú, ale aj kultúrnu hodnotu železnice a Slovenska ako celku.

Už v roku **2019** sme sa zúčastnili **medzinárodnej konferencie Ázijsko-pacifického kultúrneho historického dedičstva**, kde sme vystúpili s dvomi odbornými príspevkami. Naša skupina technických expertov zároveň vykonala **odbornú demontáž vybranej parnej lokomotívy SHAY č. 17**, ktorú pripravila na prepravu a generálnu opravu v Európe. Na jeseň toho istého roka sme taiwanskej strane odoslali **komplexnú technickú správu o stave lokomotívy** a návrh spolupráce.

V rokoch **2023 a 2024** pokračovali naše rokovania a ďalšia delegácia odborníkov vycestovala na Taiwan s cieľom **dohodnúť presné technické, logistické a právne podmienky spolupráce**. Projekt sa tak významne posunul vpred, **hoci jeho realizáciu naďalej brzdia zložité administratívne a legislatívne podmienky týkajúce sa vývozu tejto národnej pamiatky z Taiwanu**.

Veríme však, že už v roku **2025** sa nám podarí splniť všetky požiadavky tamojších úradov, čím sa umožní **prevoz lokomotívy do Európy**. Cieľovou destináciou bude **Múzeum starých strojov a technológií v Žamberku (ČR)**, kde sa pod dohľadom odborníkov uskutoční kompletná **generálna oprava vrátane výroby nového parného kotla podľa európskych bezpečnostných noriem a reštaurovania zachovaných historických dielcov**.

Záverečnou fázou projektu bude **šest'ročné prevádzkové nasadenie lokomotívy na ČHŽ a spriatelených úzkorozchodných železničkách v Maďarsku, Poľsku, Česku, Rakúsku a Walese**, sprevádzané školiacim a výmenným programom pre taiwanských odborníkov.

Tento ambiciózny projekt je nielen príkladom **úspešnej cezhraničnej spolupráce**, ale aj dôkazom, že aj malá nezisková organizácia dokáže **na medzinárodnej úrovni presadzovať ochranu technických pamiatok s globálnym významom**.

Viac informácií o projekte: [www.chz.sk/sk/projekt-shay/sesterske-zeleznice](http://www.chz.sk/sk/projekt-shay/sesterske-zeleznice)



V roku 2013 získanú **Cenu za krajinu Slovenskej republiky**, udeľovanú Ministerstvom životného prostredia SR za prínos k tvorbe a ochrane pôvodnej krajiny, sme doplnili v roku 2014 i celoeurópskym ocenením „**Europe Landscape Award**“, udeľovaným Radou Európy najúspešnejším projektom v rámci všetkých členských štátov EU a v rokoch 2015 a 2016 opakovanou propagáciou železničky a nášho regiónu na medzinárodných konferenciách. V domácom prostredí obdržala v roku 2014 železnička vďaka návrhu skupiny poslancov **Cenu obce Čierny Balog**. Záchrana železničky si za ostatný čas získala uznanie aj rôznych iných organizácií – na Slovensku napríklad „**Sedem divov nášho kraja**“, trojnásobný „**TOP 7 okresu Brezno**“ v kategórii naj organizácie, v Európe prestížnu cenu **Európa Nostra** v roku 1993, celosvetovú **Fordovú cenu** v roku 1994, **Výročnú cenu časopisu Pamiatky a múzea** v roku 1995, **Cenu za čin roka v cestovnom ruchu** za rok 2007 udeľovanú Združením turizmu, UMB Banská Bystrica a anglickej poradenskej firmy pre cestovný ruch L&R International Managment Development Ltd. Dlhodobo pokračuje i viacročná spolupráca s **Ministerstvom kultúry SR** – predovšetkým v oblasti získavania grantov na opravy našich historických lokomotív, rovnako pokračuje spolupráca s **Národným technickým múzeom v Prahe** vo veci dlhodobého prenájmu osobného vozňa Balm/ú 619.

## **Rok prežitia a spolupatričnosti**

Ak bol **predchádzajúci rok zlomový**, keď sme si spolu s našimi najstaršími dobrovoľníkmi pripomenuli **40 rokov od prvých dobrovoľníckych Táborov záchrancov železničky** vo Vydrovskej doline (v ktorých sa stretla takmer stovka „veteránov“), potom rok **2024** bol – bez zveličenia – **rok, kedy bola existencia ČHŽ vážne ohrozená**.

Po dlhých rokoch budovania, zápasov s byrokraciou a neustáleho prekonávania prekážok sme sa ocitli v **bezprecedentnej finančnej tiesni**, ktorá ohrozila základné fungovanie železnice, prevádzku i samotné zachovanie tohto unikátneho technického dedičstva.

V najkritickejšom momente nás však **zachránila verejnosť**. **Zbierka na platforme Donio** s názvom „*Zachráňme Čiernohorskú železnicu*“ sa stala nielen **symbolom spolupatričnosti a dôvery v našu prácu**, ale reálne rozhodla o tom, že sme mohli pokračovať. **Bez tejto podpory by rok 2024 mohol byť našim posledným.**

Viac informácií o zbierke nájdete na: <https://donio.sk/zachranme-ciernohorsku-zeleznicu>

Chceme aj touto cestou **úprimne poďakovať všetkým darcom, podporovateľom, priateľom i neznámym jednotlivcom**, ktorí nám pomohli udržať železnicu v chode. Ich pomoc nie je len finančným príspevkom, ale **morálnym záväzkom**, že to, čo robíme, má zmysel.



# ZVADLO

Milí kamarádi, Love, přátelé a příznivci ČHŽ,

letos v létě uplyne 40 let od léta roku 1983, kdy se začaly práce na záchraně a obnově úzkorozchodné Čiernohorské železničky. Chtěli bychom to oslavit, tak tady je pár informací pro Vás:

**Oslavy budou od 5. 7. - 9. 7. 2023, s tím, že hlavní program pořádáme ve čtvrtek 6. 7. 2023 od 16.00 hod do 20.00 hod na Svätom Jáne.**

Každý kdo přijede, ohlásí se v kanceláři ČHŽ a nafasuje na základě svého ročníkového trička volné lístky na železničku. Ubytování si řeší každý sám v okolitých hotelech a penzionech. Pro Ty, kteří ještě nepaměti spát ve spacáku je přímo na Svätom Jáne na louce možné postavit stany (splachovací WC, tekoucí pitná voda a ohniště s bufetem), odstavené tam budou po celý týden i uzavřené osobní vagóny s možností spaní a zatopení v nich.

Ubytování je možné i v brigádnické ubytovně ČHŽ na stanici v Čiernom Balogu cca pro 30 lidí. Program bude jako obvykle "malostrukturovaná hra", kromě jiného přijede parní válec, budou jezdit parní lokomotivy a vystoupí country skupina Záhuráci zo Spišských Vlachov. Jídla a pití bude k dispozici dostatek.

**Mějte se krásně a at' to pára tlačí!**  
Váš Pip, Aleš & Black Balock company.

**Jak se dostanete 6.7. na Svätý Ján:**  
Pěšky, na kole, rogalem, padákem, nebo i autem po cestě z Hronce, nebo po cyklostežce z Čierneho Balogu.  
Mimořádným vlakem ČHŽ - odjezd Čierny Balog 15.00 hod, nebo Hronec 16.00 hod.  
Po ukončení programu pojedí mimořádný vlak zpět ve 20.00 hod do Hronce a 21.00 hod do Čierneho Balogu.

*kronika tábora rekonštrukcie úzkokolejnej  
lesnej železnice Čierny Balog - Uydovská  
doháňa  
1. etapa  
júl - august  
(až december)  
1983*

## Perspektívy a varovania do budúcnosti

Čiernohorská železnica sa za roky svojej existencie stala **rešpektovaným a vyhľadávaným partnerom** nielen v oblasti cestovného ruchu, ale aj na **odbornom fóre**.

Naši zástupcovia boli opakovane prizvaní k diskusii pri **Okrúhľom stole „Driving Digital“**, kde sme sa stretli s lídrami z verejného aj súkromného sektora. Zapojili sme sa do odbornej debaty o tvorbe **inteligentných bezemisných zón v mestách** a o možnostiach **udržateľnej mobility v regiónoch Slovenska**.

V spolupráci s Banskobystrickým samosprávnym krajom a ich odbornými partnermi sa podarilo úspešne dokončiť a schváliť nový **Plán udržateľnej mobility i Plán dopravnej obslužnosti BBSK**, ktorý po prvý raz **zohľadňuje aj začlenenie ČHŽ do Integrovaného dopravného systému kraja (IDS BBSK)**.

V roku 2024 sme s potešením uviedli aj **d'alšiu edíciu pamätnej mince** s motívom Čiernohronskej železnice. Jej zberateľskú hodnotu znásobuje fakt, že zobrazuje **našu najmenšiu, ale unikátnu úzkorozchodnú parnú lokomotívu R III c Smoschewer z roku 1918** – skutočný technický šperk v zbierke ČHŽ.

### **...a čo ďalej?**

Čiernohronská železnica je dôkazom toho, že **s obetavosťou, odbornosťou a dobrovoľníctvom možno dlhodobo prevádzkovať jedinečné dielo technickej histórie – pre radosť návštevníkov a úžitok celého regiónu**. Preto veríme, že spravodlivosť, férovosť a podpora verejného záujmu sa stanú pevnými súčasťami prostredia, v ktorom takéto projekty fungujú.

Napriek všetkým pozitívam, úspechom, uznaniam a zviditeľneniu Čiernohronskej železnice doma i v zahraničí, zostáva **smutným, ale pravdivým konštatovaním, že bez každoročného, často až neuveriteľne zanieteného nasadenia nás nadšencov a zahraničných dobrovoľníkov a bez výraznej grantovej podpory – opäť prevažne zo zahraničia** (Slovensko-švajčiarsky revolvingový fond, maďarsko-slovenské cezhraničné projekty EÚ), by železnica už dávno nemohla existovať v podobe, v akej ju poznáme.

Vzťah domácich zodpovedných inštitúcií k ČHŽ, **najmä v oblasti systémového financovania**, je stále **nedostatočný až ľahostajný**. Pokiaľ v budúcnosti **nedôjde k zásadnej zmene postoja zo strany štátnych či regionálnych orgánov**, prevádzka ČHŽ sa – s úbytkom a starnutím dobrovoľníkov – bude **postupne znižovať**.

**Možno až vtedy, keď ju stratíme, naplno pochopíme, čo všetko sme mali – a čo sme nechali odísť.**

### 3. Ročná účtovná závierka a jej zhodnotenie

Ročná účtovná závierka k 31.12.2024 tvorí prílohu tejto správy. Majetok organizácie je vo výške 893 169,46 €, vlastné zdroje krytia majetku sú vo výške 543 009,69 €.

Strana aktív (v EUR)		2024	2023	Rozdiel
<b>A.</b>	<b>MAJETOK SPOLU</b>	<b>852 837,96 €</b>	<b>890 845,73 €</b>	<b>- 38 007,77 €</b>
1.	Dlhodobý nehmotný majetok	46 269,75 €	61 693,00 €	- 15 423,25 €
2.	Dlhodobý hmotný majetok	806 568,21 €	829 152,73 €	- 22 584,52 €
3.	Dlhodobý finančný majetok			- €
<b>B.</b>	<b>OBEŽNÝ MAJETOK SPOLU</b>	<b>40 331,50 €</b>	<b>74 900,95 €</b>	<b>- 34 569,45 €</b>
1.	Zásoby	18 637,70 €	26 070,68 €	- 7 432,98 €
2.	Dlhodobé pohľadávky			- €
3.	Krátkodobé pohľadávky	16 832,39 €	27 835,00 €	- 11 002,61 €
4.	Finančné účty	4 861,41 €	20 995,27 €	- 16 133,86 €
<b>C.</b>	<b>C. ČASOVÉ ROZLIŠENIE SPOLU</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>
1.	Náklady budúcich období			- €
2.	Príjmy budúcich období			- €
<b>AKTÍVA celkom</b>		<b>893 169,46 €</b>	<b>965 746,68 €</b>	<b>- 72 577,22 €</b>

Strana pasív (v EUR)		2024	2023	Rozdiel
<b>A.</b>	<b>VLASTNÉ ZDROJE KRYTIA MAJETKU SPOLU</b>	<b>543 009,69 €</b>	<b>522 454,69 €</b>	<b>20 555,00 €</b>
1.	Imanie a peňažné fondy	9 577,77 €	14 219,13 €	- 4 641,36 €
2.	Fondy tvorené zo zisku			- €
3.	Nevysporiadaný výsledok hospodárenia min.rokov	508 235,56 €	532 721,71 €	- 24 486,15 €
4.	Výsledok hospodárenia za účtovné obdobie	25 196,36 €	24 486,15 €	49 682,51 €
<b>B.</b>	<b>CUDZIE ZDROJE SPOLU</b>	<b>281 711,90 €</b>	<b>352 101,97 €</b>	<b>- 70 390,07 €</b>
1.	Rezervy			- €
2.	Dlhodobé záväzky	1 072,62 €	850,70 €	221,92 €
3.	Krátkodobé záväzky	36 294,75 €	37 224,21 €	- 929,46 €
4.	Bankové výpomoci a pôžičky	244 344,53 €	314 027,06 €	- 69 682,53 €
<b>C.</b>	<b>ČASOVÉ ROZLIŠENIE SPOLU</b>	<b>68 447,87 €</b>	<b>91 190,02 €</b>	<b>- 22 742,15 €</b>
1.	Výdavky budúcich období			- €
2.	Výnosy budúcich období krátkodobé			- €
3.	Výnosy budúcich období dlhodobé	68 447,87 €	91 190,02 €	- 22 742,15 €
<b>PASÍVA celkom</b>		<b>893 169,46 €</b>	<b>965 746,68 €</b>	<b>- 72 577,22 €</b>

Náklady tvorili hlavne platby za služby, nákup materiálu, opravy, osobné náklady a energie v celkovej výške 421 918,32 € v nasledovnom členení:

Náklady (v EUR)		2024			2023
		Hlavná nezdaňovaná činnosť	Podnikateľská zdaňovaná činnosť	Spolu	
<b>50</b>	<b>Spotrebované nákupy</b>	<b>56 304,81 €</b>	<b>4 940,53 €</b>	<b>61 245,34 €</b>	<b>77 665,75 €</b>
501	Spotreba materiálu	47 154,76 €	4 483,35 €	51 638,11 €	64 956,64 €
502	Spotreba energie	9 150,05 €	457,18 €	9 607,23 €	12 709,11 €
504	Predaný tovar			- €	- €
<b>51</b>	<b>Služby</b>	<b>171 989,02 €</b>	<b>10 598,61 €</b>	<b>182 587,63 €</b>	<b>260 338,43 €</b>
511	Opravy a udržiavanie	30 946,60 €	3 609,39 €	34 555,99 €	60 352,10 €
512	Cestovné	91,50 €		91,50 €	- €
513	Náklady na reprezentáciu	132,80 €		132,80 €	381,60 €
518	Ostatné služby	140 818,12 €	6 989,22 €	147 807,34 €	199 604,73 €

Náklady (v EUR)		2024			2023
		Hlavná nezdaňovaná činnosť	Podnikateľská zdaňovaná činnosť	Spolu	
<b>52</b>	<b>Osobné náklady</b>	<b>76 460,88 €</b>	<b>2 261,14 €</b>	<b>78 722,02 €</b>	<b>86 575,23 €</b>
521	Mzdové náklady	57 901,16 €	1 782,87 €	59 684,03 €	64 395,99 €
524	Zákonné SP a ZP	18 103,54 €	467,53 €	18 571,07 €	19 621,45 €
525	Ostatné sociálne poistenie			- €	- €
527	Zákonné sociálne náklady	456,18 €	10,74 €	466,92 €	2 557,79 €
528	Ostatné sociálne náklady			- €	- €
<b>53</b>	<b>Dane a poplatky</b>	<b>1 938,32 €</b>	<b>122,71 €</b>	<b>2 061,03 €</b>	<b>494,20 €</b>
531	Daň z motorových vozidiel		122,71 €	122,71 €	118,40 €
532	Daň z nehnuteľností	131,56 €		131,56 €	85,98 €
538	Ostatné dane a poplatky	1 806,76 €		1 806,76 €	289,82 €
<b>54</b>	<b>Ostatné náklady</b>	<b>24 955,95 €</b>	<b>387,22 €</b>	<b>25 343,17 €</b>	<b>29 245,53 €</b>
541	Zmluvné pokuty a penále			- €	
542	Ostatné pokuty a penále	4,20 €		4,20 €	- €
543	Odpísanie pohľadávky			- €	- €
544	Úroky	13 998,43 €		13 998,43 €	17 345,52 €
545	Kurzové straty		3,78 €	3,78 €	9,03 €
546	Dary			- €	- €
547	Osobitné náklady	5 807,31 €		5 807,31 €	6 653,50 €
548	Manká a škody			- €	- €
549	Iné ostatné náklady	5 146,01 €	383,44 €	5 529,45 €	5 237,48 €
<b>55</b>	<b>Odpisy, predaný majetok</b>	<b>70 416,41 €</b>	<b>942,72 €</b>	<b>71 359,13 €</b>	<b>77 315,41 €</b>
551	Odpisy DNM a DHM	70 416,41 €	942,72 €	71 359,13 €	73 794,15 €
554	Predaný materiál			- €	3 521,26 €
<b>56</b>	<b>Poskytnuté príspevky</b>	<b>600,00 €</b>	<b>- €</b>	<b>600,00 €</b>	<b>2 600,00 €</b>
561	Poskytnuté príspevky org. zložkám			- €	- €
562	Poskytnuté príspevky iným účt. jednotkám	600,00 €		600,00 €	2 600,00 €
<b>Náklady celkom</b>		<b>402 665,39 €</b>	<b>19 252,93 €</b>	<b>421 918,32 €</b>	<b>534 234,55 €</b>

Výnosy organizácie tvorili predovšetkým tržby z predaja služieb, aktivácia dobrovoľníckej činnosti, tržby z ekonomickej činnosti, príspevky a dary od fyzických osôb a právnických osôb, príspevky z podielu zaplatenej dane a dotácie z verejných prostriedkov, spolu vo výške 447 114,68 €.

Výnosy (v EUR)		2024			2023
		Hlavná nezdaňovaná činnosť	Podnikateľská zdaňovaná činnosť	Spolu	
<b>60</b>	<b>Tržby za vlastné výkony a tovar</b>	<b>303 138,40 €</b>	<b>8 255,90 €</b>	<b>311 394,30 €</b>	<b>347 211,46 €</b>
602	Tržby z predaja služieb	303 138,40 €	8 255,90 €	311 394,30 €	347 211,46 €
<b>62</b>	<b>Aktivácia</b>	<b>39 298,40 €</b>	<b>- €</b>	<b>39 298,40 €</b>	<b>45 151,09 €</b>
622	Aktivácia vnútroorganizačných služieb	39 298,40 €		39 298,40 €	45 151,09 €
<b>64</b>	<b>Ostatné výnosy</b>	<b>4 146,34 €</b>	<b>1 506,03 €</b>	<b>5 652,37 €</b>	<b>7 546,62 €</b>
646	Prijaté dary	4 117,00 €		4 117,00 €	- €
649	Iné ostatné výnosy	29,34 €	1 506,03 €	1 535,37 €	7 546,62 €
<b>65</b>	<b>Tržby z predaja a prenájmu majetku</b>	<b>28 170,00 €</b>	<b>11 874,80 €</b>	<b>40 044,80 €</b>	<b>20 609,50 €</b>
651	Tržby z predaja DNM a DHM			- €	200,00 €
654	Tržby z predaja materiálu	28 000,00 €	1 657,20 €	29 657,20 €	5 293,50 €
656	Výnosy z použitia fondu	170,00 €		170,00 €	- €
658	Výnosy z nájmu majetku		10 217,60 €	10 217,60 €	15 116,00 €

Výnosy (v EUR)		2024			2023
		Hlavná nezdaňovaná činnosť	Podnikateľská zdaňovaná činnosť	Spolu	
<b>66</b>	<b>Prijaté príspevky</b>	<b>2 511,30 €</b>	<b>- €</b>	<b>2 511,30 €</b>	<b>19 461,56 €</b>
662	Prijaté príspevky od iných organizácií	2 500,00 €		2 500,00 €	9 394,76 €
663	Prijaté príspevky od fyzických osôb			- €	6 760,70 €
665	Príspevky z podielu zaplatenej dane			- €	3 306,10 €
667	Prijaté príspevky z verejných zbierok	11,30 €		11,30 €	- €
<b>69</b>	<b>Prevádzkové dotácie</b>	<b>48 213,51 €</b>	<b>- €</b>	<b>48 213,51 €</b>	<b>70 816,22 €</b>
691	Dotácie	48 213,51 €		48 213,51 €	70 816,22 €
<b>Výnosy celkom</b>		<b>425 477,95 €</b>	<b>21 636,73 €</b>	<b>447 114,68 €</b>	<b>510 796,45 €</b>
591	Daň z príjmu			- €	1 048,05 €
<b>Výsledok hospodárenia</b>		<b>22 812,56 €</b>	<b>2 383,80 €</b>	<b>25 196,36 €</b>	<b>- 24 486,15 €</b>

Hospodársky výsledok za hlavnú činnosť nezdaňovanú vykázal zisk vo výške 22 812,56 €. Ekonomická, zdaňovaná činnosť vykázala zisk, po zdanení vo výške 2 383,80 €. Celkový hospodársky výsledok k 31.12.2024 je vykázaný ako zisk vo výške 25 196,36 € a bude pripočítaný k výsledkom hospodárenia minulých období.

#### 4. Výrok auditora k ročnej účtovnej uzávierke

Čiernohronská železnica, n.o. nemá v roku 2024 povinnosť štatutárneho auditu ročnej účtovnej závierky a výročnej správy za rok 2024.

#### 5. Prehľad peňažných príjmov a výdavkov (cash-flow)

<b>Stav peňažných prostriedkov k 1.1.2024:</b>		<b>20 989,77 €</b>
	- pokladnica	253,42 €
	- bankové účty	20 736,35 €

Príjmy:		
<b>A1</b>	<b>Z hlavnej bežnej činnosti celkom</b>	<b>259 989,53 €</b>
	- z verejnoprospešnej činnosti	236 478,23 €
	- z dotácií	21 000,00 €
	- z darov fyzických a právnických osôb	2 500,00 €
	- z verejnej zbierky	11,30 €
	- z príspevkov z podielu zaplatenej dane	- €
<b>A2</b>	<b>Z podnikateľskej zdaňovanej činnosti</b>	<b>23 678,33 €</b>
<b>B</b>	<b>Z cudzích zdrojov na obstaranie dlhodobého majetku</b>	<b>- €</b>
	- z verejných zdrojov	- €
	- zo súkromných zdrojov	- €
<b>C</b>	<b>Prijaté pôžičky, finančné výpomoci, ostatné príjmy</b>	<b>37 520,43 €</b>
<b>Príjmy spolu:</b>		<b>321 188,29 €</b>

Výdaje:		
<b>D1</b>	<b>Na hlavnú bežnú činnosť</b>	<b>191 105,33 €</b>
	- na správu	2 466,42 €
	- na všeobecne prospešnú činnosť	188 638,91 €
<b>D2</b>	<b>Na podnikateľskú zdaňovanú činnosť</b>	<b>19 252,93 €</b>
<b>E</b>	<b>Na obstaranie dlhodobého majetku</b>	<b>33 831,36 €</b>
<b>F</b>	<b>Vrátenie pôžičiek, finančných výpomoci, ostatné výdavky</b>	<b>93 132,53 €</b>
<b>Výdaje spolu:</b>		<b>337 322,15 €</b>

Stav peňažných prostriedkov k 31.12.2024:		4 855,91 €
	- pokladnica	1 144,97 €
	- bankové účty	3 710,94 €

## 6. Prehľad rozsahu výnosov v členení podľa zdrojov a nákladov podľa činnosti

Výnosy (v EUR)		2024	% z celk. výnosov 2024	2023	% z celk. výnosov 2023
<b>1.</b>	<b>Výnosy (príjmy) z činnosti - vlastné zdroje</b>	<b>396 389,87 €</b>	<b>88,66%</b>	<b>420 518,67 €</b>	<b>82,33%</b>
a)	- tržby z hlavnej činnosti	303 138,40 €		338 843,96 €	
b)	- tržby z ekonomickej/podnikateľskej činnosti	14 111,73 €		20 609,50 €	
c)	- ostatné výnosy	32 146,34 €		7 546,62 €	
d)	- aktivácia	39 298,40 €		45 151,09 €	
e)	- charitatívna reklama	7 525,00 €		8 367,50 €	
f)	- výnosy z použitia fondu	170,00 €		- €	
<b>2.</b>	<b>Výnosy (príjmy) na činnosť - súkromné zdroje</b>	<b>2 511,30 €</b>	<b>0,56%</b>	<b>16 155,46 €</b>	<b>3,16%</b>
a)	- dary a príspevky právnických osôb	2 500,00 €		9 394,76 €	
b)	- dary a príspevky fyzických osôb	- €		6 760,70 €	
c)	- verejná zbierka	11,30 €		- €	
<b>3.</b>	<b>Výnosy (príjmy) na činnosť - verejné zdroje, príspevky z podielu zaplatenej dane</b>	<b>48 213,51 €</b>	<b>10,78%</b>	<b>74 122,32 €</b>	<b>14,51%</b>
a)	- z verejných prostriedkov - dotácie, príspevky ost.	48 213,51 €		70 816,22 €	
b)	- z podielu zaplatenej dane	- €		3 306,10 €	
<b>Výnosy celkom</b>		<b>447 114,68 €</b>	<b>100,00%</b>	<b>510 796,45 €</b>	<b>100,00%</b>

Náklady (v EUR)		2024	% z celk. nákladov 2024	2023	% z celk. nákladov 2023
<b>1.</b>	<b>Náklady na správu a prevádzku</b>	<b>2 466,42 €</b>	<b>0,58%</b>	<b>114 198,43 €</b>	<b>21,38%</b>
a)	- správa, prevádzka a fundraising	2 466,42 €		114 198,43 €	
b)	- tvorba a zúčtovanie fondov	- €		- €	
<b>2.</b>	<b>Náklady na hlavnú činnosť, z toho</b>	<b>399 598,97 €</b>	<b>94,71%</b>	<b>404 007,53 €</b>	<b>75,62%</b>
a)	Rozvoj a ochrana kultúrnej technickej pamiatky	399 598,97 €		404 007,53 €	
<b>3.</b>	<b>Náklady na ekonomickú/podnikateľskú činnosť</b>	<b>19 252,93 €</b>	<b>4,56%</b>	<b>13 428,59 €</b>	<b>2,51%</b>
<b>4.</b>	<b>Poskytnuté príspevky</b>	<b>600,00 €</b>	<b>0,14%</b>	<b>2 600,00 €</b>	<b>0,49%</b>
<b>Náklady celkom</b>		<b>421 918,32 €</b>	<b>100,00%</b>	<b>534 234,55 €</b>	<b>100,00%</b>
	Daň z príjmu	- €		1 048,05 €	
<b>Výsledok hospodárenia</b>		<b>25 196,36 €</b>		<b>- 24 486,15 €</b>	

## 7. Stav a pohyb majetku a záväzkov:

Pohyb majetku a záväzkov v účtovnom období roka 2024 bol nasledovný:

Majetok		K 01.01.2024	Prírastky	Úbytky	K 31.12.2024
014-074	Predmety ocenieľných práv	- €	61 693,00 €	15 423,25 €	46 269,75 €
021-081	Stavby	117 053,77 €		25 371,60 €	91 682,17 €
022-082	Samostatne hnutel'né veci	3 968,30 €	4 900,00 €	2 130,64 €	6 737,66 €
023-083	Dopravné prostriedky	148 601,39 €		28 433,64 €	120 167,75 €
041	Obstaranie DNM	61 693,00 €		61 693,00 €	- €
042	Obstaranie DHM	559 529,27 €	33 831,36 €	5 380,00 €	587 980,63 €
112	Materiál na sklade	19 665,18 €	16 070,70 €	23 503,68 €	12 232,20 €
119	Materiál na ceste	6 405,50 €			6 405,50 €
211	Pokladnica	253,42 €	126 365,46 €	125 473,91 €	1 144,97 €
213	Ceniny	5,50 €			5,50 €
221	Bankové účty	20 736,35 €	360 664,36 €	377 689,77 €	3 710,94 €
261	Peniaze na ceste	- €	179 911,96 €	179 911,96 €	- €
311	Odberatelia	7 365,09 €	70 184,90 €	72 226,50 €	5 323,49 €
314	Poskytnuté prevádzkové preddavky	2 280,16 €	12 098,10 €	14 378,26 €	- €
315	Ostatné pohľadávky	1 312,25 €	167 379,88 €	164 283,23 €	4 408,90 €
335	Pohľadávky voči zamestnancom	- €	281 446,65 €	281 446,65 €	- €
378	Iné pohľadávky	16 877,50 €	1 506,03 €	11 283,53 €	7 100,00 €
<b>Majetok spolu:</b>		<b>965 746,68 €</b>	<b>1 316 052,40 €</b>	<b>1 388 629,62 €</b>	<b>893 169,46 €</b>

Závazky		K 01.01.2024	Prírastky	Úbytky	K 31.12.2024
249	Ostatné krátkodobé fin. výpomoci	43 785,37 €	23 450,00 €	3 501,00 €	63 734,37 €
321	Závazky z obchodného styku	31 290,74 €	185 883,50 €	186 023,22 €	31 151,02 €
324	Prijaté preddavky	- €	945,00 €	945,00 €	- €
331	Závazky voči zamestnancom	2 830,69 €	48 746,21 €	48 696,56 €	2 880,34 €
333	Ostatné záväzky voči zamestnancom	- €			- €
336	Závazky voči SP a ZP	1 756,04 €	25 409,69 €	25 354,64 €	1 811,09 €
341	Daň z príjmov	1 048,05 €		1 048,05 €	- €
342	Ostatné priame dane	298,69 €	4 099,20 €	4 115,85 €	282,04 €
343	Daň z pridanej hodnoty	- €	8 122,56 €	7 952,30 €	170,26 €
345	Ostatné dane a poplatky	- €	303,03 €	303,03 €	- €
346	Dotácie a ostatné zúčtovanie so ŠR	- €	21 000,00 €	21 000,00 €	- €
379	Iné záväzky	- €	22 283,90 €	22 283,90 €	- €
384	Výnosy budúcich období	91 190,02 €	4 471,36 €	27 213,51 €	68 447,87 €
461	Bankové úvery	270 241,69 €	14 070,43 €	103 701,96 €	180 610,16 €
472	Závazky zo sociálneho fondu	850,70 €	221,92 €		1 072,62 €
<b>Závazky spolu:</b>		<b>443 291,99 €</b>	<b>359 006,80 €</b>	<b>452 139,02 €</b>	<b>350 159,77 €</b>

## 8. Organizačná štruktúra

### Správna rada pracovala v roku 2024 v zložení:

Igor Nemky – predseda  
Radek Voigt - člen  
Ján Kovalčík – člen

### Dozorná rada pracovala v zložení:

Ing. Ivana Zacharová  
Matej Pančík  
Boris Hlaváč

### Riaditeľom bol:

Ing. Aleš Bílek

V roku 2024 organizácia mala priemerný prepočítaný počet zamestnancov 2, z toho počet vedúcich pracovníkov 1, ostatné práce zaisťovali sezónni pracovníci DOVP, DBCŠ, SZČO a dobrovoľníci v počte 181.

**Správu zostavil:**

**Ing. Aleš Bílek**

riaditeľ ČHŽ n.o.