

## Lesná a poľná železnica na továrnickom veľkostatku

Vladimír Lemeš

S dejinami obce úzko súvisí dnes už takmer zabudnutý, no kedysi veľmi užitočný dopravný systém – úzkorozchodná lesná dráha. Bola vybudovaná v rokoch 1911–1916 akciovou spoločnosťou ADOLF SCHMITT a spol. so sídlom v Bošanoch, ktorej hlavným akcionárom bol barón Leopold Haupt-Stummer – majiteľ veľkostatku Tovarníky.

Projektanti a inžinieri Jozef Fodor, Emil Wiener, Markus Folkmann, Žigmund Szabo, Ondrej Geiringer, Fridrich Kodál, Elemér Köpesdy, Koloman Sághy, Ignác Gábor z Budapešti, Jozef Vogel zo Šoprone a lesmajstri Hugo Raffesberg a Alojz Veselý už v roku 1911 spoločne navrhli trasu 47 km dlhej lesnej železnice, ktorá mala viesť z Topoľčian do hôr Považského Inovca. Jej názov mal byť *Veľkotopoľčianska priemyselná úzkorozchodná železnica*. Povolenie na výstavbu železnice vydalo Uhorské ministerstvo hospodárstva dňa 13. novembra 1911 pod čís.: 77 209 s oficiálnym registračným názvom „*Baró Haupt-Stummer Lipót keskenyvágány iparvasut*“. Projektová dokumentácia pre stavbu trate (pozdĺžny profil, priečne rezy) bola vyhotovená v mierkach 1:2 880 a 1:1 000.

Výstavbu úzkorozchodnej trate s rozchodom 760 mm realizovala spoločnosť Magyar-belga fémipargyár – részvénytársaság so sídlom na Hungária körút 115–117 v Budapešti VI. Kol'ajnice o hmotnosti 9–12 kg/m dodali železiarne v Diósgyöri. Mostové oceľové konštrukcie, tiež menšiu časť železného stavebného materiálu zabezpečili a dodali firmy Feld und Industriebahnwerke Bruckner & Pollitzer z Viedne, Fodor Béla a Biehm János – vasbetonépitő z Budapešti. Drevené podvaly (pražce) s rozmermi 200 × 140 × 1500 mm a 160 × 130 × 1300 mm vyrobila Drevoobchodná spoločnosť Edmunda Eislera z Trenčína. Betónové priepusty boli použité so štandardnými rozmermi 0,6 m, 0,8 m a 1 m. Projektčné a vymeriavacie práce realizovala zeme-meračská kancelária Wieselmann a spol. z Budapešti. Vytýčenie budúcej trasy úzkokol'ajky pria-

mo v teréne ako aj zákresy do máp a plánov uskutočnili inžinieri a zememerači Silvester Nagymihály, Eugen Porgesz, Karol Krivényi, Filip Bettmann a Teodor Tucska.

Úsek trate na trase Topoľčany–Tovarníky–Jacovce–Prašice mal byť daný do prevádzky už 20. mája 1912. Problémy s výkupom pozemkov v Jacovciach a najmä v Prašiciach však spôsobili, že k slávnostnému otvoreniu prevádzky došlo až o rok neskôr. Náklady na výstavbu dosiahli 1 400 000 korún. Koncesiu udelili prevádzkovateľovi dráhy na 30 rokov, neskôr bola predĺžená až na 50 rokov. Telefónnu sieť veľkostatku i dráhy inštalovala telekomunikačná spoločnosť Sándor-Stein z Budapešti. Začiatok trate bol v areáli parnej pily a parketárne v Topoľčanoch.



Stanica Kulháň v lete 1914

Prevádzka na poľnej a lesnej dráhe (Wald und Feldbahn A. Schmitt & Comp. – Gross Tapolcsan) teda začala v máji roku 1913. Do chotára Zlatník železnicu priviedli v tomže roku. Prechádzala cez lesný oddiel č. 2 s názvom *Čepuchy* mostom cez Myslíkov (Škovránkov?) potok, potom jej trasa smerovala Priehonom a Kulhán-skými štolinami až k stanici Kulháň. Táto stanica bola v katastrálnom území Zlatník prvou a zároveň najväčšou stanicou, výhybňou i nákladiskom. Bola vybudovaná na tzv. *Novej lúke* pri starej lesnej ceste spojujúcej osadu Kulháň s poľsím Duchonka. Trať odtiaľ viedla lesom



ponad Farkašov laz, cez Horné štoliny a Kostelec popri Barónovom rybníku, kde prechádzala mostom cez Chocinku, tečúcu z Hlbokej doliny; ďalej viedla hájom nad Okšovou lúkou až k nákladisku Bystré. Odtiaľ trať pokračovala mostom cez Bystrý potok a Chocinu popod Delnište lesnými oddielmi č. 13 a 15 údolím až k stanici Mankovec.

V roku 1914 zriadili na Mankovci úvrat'ovú odbočku trate smerujúcej výrazným stúpaním Šajtárskym chodníkom popod vrch Splazy a lesnými oddielmi č. 29, 26 a 28 až do osady Stará Hora. Hlavná trať pokračovala z Mankovca horským údolím povedľa hájovne v Starej Huti, cez Šajtárske záhrady do Sakovej. Tu bol zriadený drevosklad a depo. Neskôr trať predĺžili až do Stredného podielu v lesnom oddiele č. 22, kde bola dočasne v prevádzke aj lanovka na približovanie dreva.



*Slávnostné otvorenie úseku trate Mankovec - Stará Hora na jeseň 1914*

Výmera pozemkov zabratých pre dráhu v katastrálnom území Zlatník dosahovala 17 ha 22 a 33 m<sup>2</sup>.

V rokoch 1917–1918 bol vojnovými zajatcami (Srbmi a Talianmi), ktorých miestni prezývali „gubikoši“, predĺžený aj úsek trate za Starou Horou. Trať odtiaľ pokračovala pozvoľným stúpaním lesnými oddielmi č. 27 a 31 cez Hulvátovec, Ručkov tyk, Mlynište, Svahy až do Dolného zvadlivého. Rovnako vtedy bola postavená kónská dráha údolím Chocinky tzv. *Hlbokou dolinou*. Pri kulhánskom rybníku a drevosklade vedľajšia trať odbočovala z hlavnej

trate úvrat'ou, pričom táto kónská vetva viedla stúpaním dolinou potoka Chocinka popod Košiar, cez Jelenie jamy, Bučačku, Mazúrovú lúku, lesnými oddielmi č. 7 a 9 až do horského sedla „Jamka“. Mala tiež úvrat'ovú odbočku do Bystrej doliny. Táto končila na lúke zvanej „Dolná Eržina“ v lesnom oddiele č. 11 v časti Horné bystré. Využitím úvrat'ovej odbočky na Mankovci vojnoví zajatci tam vybudovali aj triangel, ktorý slúžil na otáčanie lokomotív.

Treba spomenúť, že v tom čase boli v prevádzke *vodné rizne* (tzv. mokré, resp. potočné



*Lokomotíva „Augusta“ pri posune v stanici Mankovec (1929)*



*Vlak zo Zvadlivého v stanici Stará Hora (1929)*



*Nehoda na trati pod Mankovcom v roku 1941*



žľaby) v Hlbokej, Bystrom a v údolí Mankovského potoka. Slúžili na približovanie dreva k nákladiskám. Suché rizne (šmyky) využívali lesní robotníci pri Starej Huti, v Bátorovej, na Kuchových brehoch a v Švarcovom jarku. Po vojne sa častejšie na približovanie používali lanovky (tzv. waltelíny či kablo-laselky i taliánky) najmä v Strednom podiele, Králikovej, v Hirnerovom stoku, pod Ostrým vrchom, v Michalovom diele, pod Jakubovou, v Stokoch, na Porvánke, Mraznici, Lômoch a tiež v Starohutskom stoku.

Po II. svetovej vojne vyprojektoval správca poľesia Hubert Bezačinský 3 km dlhú tzv. podvalovú či šajtovú gravitačnú sankáreň na jednu stredovú veľkú koľaj, ktorá začínala pod Vtáčim vrškom a bola vedená horským chrbátom výrazným klesaním cez Horný lom, Prieložtek, Dolný lom a Mondočku ku Mankovcu k nakladacej rampe.



Príprava na odchod vlaku z topolčianskej píly (1948)

Rušňový park železnice pôvodne tvorili tri štvornápravové lokomotívy berlínskej firmy *Orenstein-Koppel* s výkonom 110 konských síl o hmotnosti 16,5 tony s výrobnými číslami 6012/1912, 6013/1912 a 6014/1912. Neskôr k nim pribudla trojnápravová tendrová lokomotíva z dielne firmy Arn-Jung Jungenthal s výrobným číslom 2036/1913 a s označením „2“, ktorú sem údajne presunuli zo Solivaru v Prešove. V bližšie neznámom čase sem boli dovezené ďalšie dve *Orenštajnk*y, jedna štvornápravová z lesnej železnice z Topolčianok s vý-

konom 70 konských síl a s výrobným číslom D 7695/1916 označená ako „E“, a druhá dvojnápravová s výkonom 30 konských síl (nevedno odkiaľ) vážiaca 10 ton s výrobným č. 8078/1920 nazvaná „EDITA“. Po vojne bola dodaná úplne nová trojnápravová lokomotíva ČKD 2612/1948 typ C 760/90d, ktorá sa však na trati s malým polomerom oblúkov neosvedčila a tak bola krátko presunutá na hriňovskú lesnú železnicu, resp. do Vígl'áša. Rušňový park bol po vojne rozšírený ešte o dvojnápravovú motorovú lokomotívu zn. *Deutz* neznámeho typového označenia a o motorovú trojnápravovú lokomotívu *Orenstein-Koppel* výr. č. 20074/1930 s výkonom 20 konských síl a hmotnosťou 5,9 t. Okrem spomenutých tu bola v prevádzke aj jedna motorová drezína typu Daimler ako ľahké koľajové vozidlo pre 8 cestujúcich a jedna malá šliapacia drezína na nožný (bicyklový) pohon. Orenštajnk y boli pomenované po manželke, dcérach a synovej neveste majiteľa – baróna Leopolda Haupt-Stummera st. Mali mená *Augusta*, *Gertrúda*, *Karola* a *Edita*. Lokomotíva „KAROLA“ výr. č. 6014/1912 bola po postavení klátovskej poľnej železnice v roku 1918 presunutá na túto trať, no po jej zrušení sa v roku 1950 vrátila späť. Onedlho ju však presunuli na poľnohospodársku železnicu do Šurian. Lokomotíva čísl. 6012 „AUGUSTA“ bola zničená partizánmi dňa 18. októbra 1944 v stanici Mankovec.

Vozňový park železnice tvorilo 56 plošinových štvorosových vagónov typu „A“ na prepravu metrovice s nosnosťou 10 t (označených Pa/u), ďalej 24 súprav oplenových dvojíc typu „B“ na guľatinu (zn. O/u), 23 dvojosových plošinových vagónov typu „C“ na stavebný materiál alebo poľnohospodárske plodiny s nosnosťou 5 t (niektoré z nich boli upravené vyvýšenými bočnicami) a 17 kusov skriňových štvorosových vozňov typu „D“ na poľnohospodárske produkty a dobytok s nosnosťou 7 t. Všetky vozne boli typizovanej konštrukcie vagónky v Györi a boli dodávané v stovkách kusov prostredníctvom stavebných firiem pre lesné a poľné železnice v celom Uhorsku. Povágle a menšie oplenov



vozne pre konské odbočky (gravitačné trate) dodal peštiansky podnik *Roessemann-Kühnemann & Koppel Artur-féle vasutak*.

Vagónka v Györi vyrobila v roku 1912 pre cukrovársku a lesnú železnicu firmy Adolf Schmitt & spol. (A. Schmitt és társa) aj jeden osobný vozeň pre 16 cestujúcich. Zo známych výrobných vozňov mal ako jediný až dva oddiely, a to prvej a tretej triedy, ktoré sa výrazne líšili vybavením interiéru, najmä čalúnením sedadiel. Oddiel prvej triedy pripomínal skôr salón. Spodok i skriňa vozňa boli nitované, dvojkolesie odpružené listovými pružnicami a vozeň mal vretenovú ručnú brzdu, pôsobiacu obojstranne na všetky štyri kolesa. Vonkajší vzhľad dopĺňovali ozdobné nápisy na bočnici. Osobný vozeň využíval majiteľ barón Leo Haupt-Stummer na inšpekčné cesty po veľkostatku a takisto jeho rodina a hostia pri cestách na poľovačky. Po druhej svetovej vojne bol tento vozeň presunutý na Ľubochniansku lesnú železnicu.

Z hôr v okolí Kulháňa sa železnicou dopravovalo nielen drevo ale aj kameň, seno, dubová lúpanina (kôra), lichva, poľovnícke trofeje i ondatry chované na kulhánskej farme. Palivové menejhodnotné drevo sa zväžalo do všetkých majerov veľkostatku, takisto do liehovarov, tovarníckeho cukrovaru i do kaštieľa.

Drevené kláty, ktoré sa používali k výrobe podvalov (pražcov) pre štátne železnice, sa kresali priamo na Kulháni. Na pile v Topoľčanoch ich do roku 1934 preberal správca Ing. Ľudovít Čáp.

Za éry Haupt-Stummerovcov sa železnicou okrem spomínaných produktov v zime prevážal aj ľad, narúbaný na kulhánskom rybníku, a tento sa dovážal do panských ľadovní v Jacovciach (pri majeri) a v Tovarníkoch (pri hostinci „Zlatý baránok“ a pod Brehmi). Železnica slúžila i k preprave ostatných poľnohospodárskych produktov medzi majermi a liehovarmi veľkostatku a tovarníckym cukrovarom.

Spravidla dva vlaky denne vychádzali z Topoľčianskej pily do hôr Považského Inovca. Ranný vlak odchádzal o 6.30 hod., v zime o 7.00 hod.,

popoludňajší o 13.00 hod. V Prašiciach – „Na vochterni“ (inak aj „Pri Vollárovi“) sa súprava rozdelila. Jedna časť súpravy odtiaľto pokračovala do doliny potoka *Železnica*, druhá polovica vlaku smerom na Kulháň do zlatníckych hôr. Na spiatocnej ceste boli vlaky naložené priemerne asi 120 až 150 m<sup>3</sup>, výnimočne až 200 m<sup>3</sup> dreva. Prázdna súprava pozostávala z 15 až 20 vozňov. Naložený vlak z 12 až 15 vagónov.



*Obslužný personál železnice – Karel Bezemek (rušňovodič), Jozef Božik, František Hamada?, Jozef Zajac, Jozef Ladický, Alojz Dvorský a Štefan Paluš-Krk (okolo r. 1957)*

Zbrojenie lokomotív vodou na trati sa vykonávalo podľa potreby na moste cez Chocinu v Tovarníkoch (v km 3,1), tiež na tzv. *Kolene* pri Jacovciach na Slivničnom potoku (v km 4,3), potom na moste cez potok *Železnica* pri Mreži (v km 7,5), taktiež v Žliabkovej doline na potôčku Machovňa (teda na Myslíkovom potoku) pri lúke Kosenina (v km 18,2), rovnako na Kulhánskom rybníku (v km 20,1), potom aj za Kulháňom Pri hati na železnom moste cez Chocinu (v km 20,7), na Mankovci (v km 23,9) a tiež na moste v Sakovej neďaleko koncového depa (v km 25,4). Na starohorskej vetve sa lokomotívy dozbrojovali len pri koncovom nákladisku v Dolnom zvadlivom na potoku Livina (v km 31,2) alebo vo východzej stanici Mankovec. Uhlím a drevom sa mašinky zbrojili na pile v Topoľčanoch, tiež v Tovarníkoch, na Jacovskom majeri, pri Kulháni a na Mankovci, kde stála remíza.

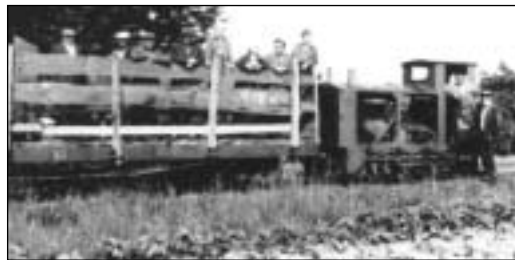


Stanice, výhybne, nákladiska a drevosklady v zlatníckom chotári existovali v Kulhánských štolinách (v km 17,8), na Kulháni (v km 18,7), na širej trati nad Farkašovým lazom (v km 19,2), pri Rybníku (v km 20,1), na Okšovej lúke (v km 20,3), v Bystrom (v km 20,5), na Chocinke (v km 21,0), pod Delnišťom (v km 21,9), pri Burdijarku (v km 22,2), na Uhlišti (v km 23,2), v Mankovci (v km 24,0), pri Starej Huti (v km 24,8), na Šajtárskych záhradách (v km 25,2), v Sakovej (v km 25,6) a v Prostrednom podiele (v km 27,0). Na trase starohorskej odbočky boli nákladiska s názvami Pod splazmi (v km 25,2), Dubina (v km 25,8), Dajová (v km 26,4), Stará hora (v km 27,2), Hulvátovec (v km 28,1), Ručkov tyk (v km 28,8), Mlynište (v km 29,2) a Zvadlivé (v km 31,0). Na konskej odbočke v Hlbokej doline sa zriadili nákladiska a drevosklady Brehy, Dolné brdco, Horné brdco, Kováčová, Bučačka, Mazúrová-Jelenie jamy, Pod kozlom, Fabianova a na Jamke.

Len pri samotnej výstavbe horského 7 kilometrového úseku trate Mankovec–Stará Hora–Zvadlivé s nízkym polomerom oblúkov muselo byť vybudovaných až 40 rôznych umelých stavieb. Boli to najmä priepusty, mosty, oporné a spevňovacie kamenné múry, piliere a nakladacie rampy. Najväčšie stúpanie trať prekonávala na úseku Mankovec–Stará Hora, a to až 45 promile na úseku dlhom 400 m.

Strážnikmi trate a výhybkármi v Tovarníkochoch, Prašiciach (v strážnom domku – „na Vochterni“) a na Kulháni boli Ján Schwarz, Jozef Volanský, Štefan Bošanský, Štefan Jančovič, Ľudovít Vollár (pôvodom z Tvrdošoviec), Štefan Paluš (prezývaný Šajtár), Tomáš Paluš (prezývaný Krk) z Prašíc a p. Špánik. Na lesnej železnici pracoval od otvorenia trate až do jej zrušenia rušňovodič Karel Bezemek, neskôr pribudli Július Blaho, František Naštický a Jozef Ladický. Kuričmi v lokomotívach boli Karol Paluš, Leopold Mišík, Gustáv Božík a Gustáv Halo z Nemčíc. Na lesnej železnici sa vystriedalo 16 brzdárov, a to Emil Máliš, Jozef Paluš (Klobúčnik), Pavol Ševela, Matúš Tomka,

Štefan Maňák, Tomáš Želiska, Matúš Paluš, Peter Delič a Štefan Delič – všetci z Prašíc, tiež Aladár Ďuriš, František Grác, Anton Švec, Ján Vaňo, Štefan Michalka, Štefan Paluš a Štefan Ševela. Kuričom a brzdárom bol aj Štefan Kajan z Jacoviec, ktorý veľmi mladý tragicky zahynul pri železničnej nehode. Hlavným traťmajstrom bol Ján Ďurkovič. Údržbarmi lokomotív v topoľčianskom depe boli Aladár Diviš, František Hamada z Malých Bedzian, Leopold Mišík z Urminiec, Ján Mišík z Velušoviec, Štefan Vaňo z Jacoviec, Štefan Kompan z Tovarník, Jozef Galbavý z Jacoviec, Štefan Horňáček z Jacoviec, Jozef Cigán z Topoľčian, Michal Bago z Urminiec, Bohuš Krahulík z Topoľčian, Štefan a František Galbaví z Jacoviec, Alojz Dvorský z Tovarník, Michal Molnár z Jacoviec, Ján Hačár z Jacoviec, Jozef Kmotorka, Anton Ondruš, Martin Ondruš a Štefan Uhrovský, poslední štyria zo Solčian. Ako vodiči motorovej dreziny tu pôsobili Jozef Reško a po ňom Emil Filo, obidvaja z Topoľčian.



Výletný vlak z Duchonky pri prašickej „Vochterni“ (1955)

Prvým správcom lesnej železnice bol Ing. Ignác Lanzendorfer, ktorý tu pôsobil do roku 1919. Po ňom až do skončenia II. svetovej vojny úzkokoľajku spravoval Ján Kolačkovský. Ten odišiel v roku 1946 pracovať k Štátnym lesom do Piešťan (na Lesostav). Vystriedal ho Jozef Zajac z Topoľčian. Po jeho preložení na Krajskú správu lesov do Nitry, funkciu správcu zastával Rudolf Kamody až do roku 1962, kedy po zlikvidovaní žarnovickej lesnej železnice bol do Topoľčian preložený tamojší správca Ján Horňák. Tento tu bol správcom až do úradnej likvidácie lesnej dráhy dňa 31.7.1964.



Topoľčianska lesná železnica v správe podniku Štátne lesy vykazovala ku dňu 31.12.1954 koľajovú dĺžku 45,86 km, stavebnú dĺžku 40,8 km a dĺžku prevádzkovaného úseku 39,915 km.

Počas II. svetovej vojny bol partizánmi do vzduchu vyhodенý 5 metrov dlhý most cez potok Železnica pri Mreži a neskôr aj 12 metrov dlhý oceľový most cez Chocinu v Tovarníkoch. Partizáni chceli zničiť i ďalšiu lokomotívu, ktorá sa nachádzala vo výhrevni v Starej Huti, ale nakoniec vyhovelí prosbe rušňovodiča Karola Bezemka a mašinku ušetrili.



*Odstraňovanie závejov v prašických Brezinách (zima 1960)*

Údajne pre nerentabilnosť bola v lete roku 1964 železnica zrušená a to aj napriek tomu, že len prednedávnom (v rokoch 1956–1958) sa uskutočnila dôkladná rekonštrukcia úsekov Jacovce–Mreža, Prašice–Kulháň a Mankovec–Stará Hora spojená s výmenou podvalov a koľajníc. Tieto úseky bolo možné prevádzkovať minimálne ďalších 20 rokov.

Informácie o úzkorozchodnej železničke mi veľmi radi a ochotne poskytli p. Emil Filo z Topoľčan, P. Bošanský z Tovarník, Jozef Göndöc z Topoľčan a dnes už nebohí pamätníci Alojz Dvorský z Tovarník a Gustáv Halo z Nemčíc.

Celých 50 rokov slúžila úzkokoľajka svojmu účelu. Táto oceľová stuha, ktorá sa vinula horskými dolinami a skrášľovala krajinu mohla naďalej slúžiť potrebám človeka, ak by sa vyhlala necitlivej likvidácii v roku 1964.

V lese nad Zlatníkmi dodnes môžeme vidieť zachovalé násypy zrušenej trate, tiež zvyšky mostov, priepustov a iných umelých stavieb.

## Použitie pramene a literatúra

- MV SR, ŠA v Nitre, fond Panstvo Tovarníky, sign. 6 A a 4 C - sprievodná technická správa k projektovej dokumentácii z r. 1911 (staničenie, projektanti, technický opis, prevádzkové a dopravné predpisy dráhy).
- Bosáček, P.: Topoľčianska priemyselná železnica - zobrazenie v mapách a plánoch (GO, kat. B) - stredoškolská práca z geografie na Gymnázium v Topoľčanoch, 1998-1999.
- Dvorský, A.: História panstva Tovarníky a rodiny Stummer - kapitola Úzkorozchodná železnica na tovarníckom veľkostatku (nepublikovaný rukopis uložený v Štátnom archíve v Topoľčanoch).
- Železnice - súčasnosť, historie a modely, č. 4/1995 (dvojmesačník), str. 33 a 34.
- Junek, J.: Vôňa dymu a ihličia - putovanie za kúzlom lesných železníc, vydal Ústav pre výchovu a vzdelávanie pracovníkov lesného a vodného hospodárstva SR vo Zvolene v r. 2002, kapitola: Kofaje viedli na Duchonku, str. 92-98.
- Slavík, Jan: Lesní železnice na Slovensku. Diplomová práca na VŠD v Žiline, 1972.
- Katastrálny úrad v Nitre, správa katastra Topoľčany - kópia katastrálnych máp obcí Tovarníky, Jacovce, Prašice, Nemečky, Podhradie a Zlatníky z r. 1910 - 1938.
- Kubik, G. - Varga, J.: Közmunka - közgazdasági és társadalom-politikai hetilap a magánmérnökök országos szövetségének hivatalos lapja, II. évfolyam, 20 sz., Budapest, 15. máj 1910.
- Technické múzeum v Prahe - Projektová dokumentácia železnice z r. 1911-1912 (za láskave zapožičanie materiálov ďakujem riaditeľovi Ing. Karlovi Zeithammerovi a tiež sprostredkovateľovi Ing. Jozefovi Bosáčekovi)
- Katastrálny úrad v Trenčíne, správa katastra Bánovce n/B., oddelenie pozemkovej knihy - pozemnoknižné vložky katastrálnej obce Zlatníky č. 8 a 475 z r. 1909 a 1919 (pozemky priemyselnej dráhy).
- Zoznam parných lokomotív slovenských úzkorozchodných lesných železníc v správe lesných závodov vypracovaný inšpektorom lesných dráh Ing. Júliom Komfalom v roku 1957.
- Spomienky bývalých zamestnancov a pamätníkov z Jacoviec, Prašíc a Tovarník.