



VLADIMÍR TEUSCHEL

Lesná * Zemianske Kostolany
manipulácia
Dolné
Lelovce

HORNONITRIANSKE ÚZKOROZCHODNÉ ŽELEZNICE

*Ako to bolo / nebolo s niektorými úzkorozchodnými železnicami
na Hornej Nitre.*

Slovo na úvod

„A sme späť.“ Povedali by v súkromnej televízii po reklame.

Späť na Hornej Nitre, späť na úzkorozchodnej železnici.

Apropo **Horná** Nitra alebo **horná** Nitra; veľké **H** alebo malé **h**. Podľa vyjadrenia Jazykovedného ústavu Ľudovíta Štúra by sa malo písať malé h: „Názov horná Nitra sa píše s malým h podobne ako názvy horné Kysuce, horná Orava, dolný Zemplín, pretože tu nejde o pomenovanie samostatného administratívneho celku¹“. Teda nejde o vlastné podstatné meno. Kde horná Nitra začína to vieme. Je to od prameňa rieky Nitry. Prameň sa nachádza vo výške 650 m.n.m. pod vrchom Revňá. Je to pod cestou v ostrej zákrute v stúpaní na Fačkovské sedlo z Kľačna. Toto je oficiálny prameň rieky Nitry. V skutočnosti vyviera vyššie. V tejto lokalite je niekoľko prameňov, ktoré sa spájajú do jedného potôčika a až potom doň vteká oficiálny prameň rieky Nitry. Mimochodom, ako jediná rieka na Slovensku má oficiálny prameň vybudovaný pamätník. V Európe sú len dva. Ten druhý má Dunaj v Nemecku. Takže tu začína Ponitrie a teda aj horná Nitra. A kde končí? Pri Partizánskom, Topoľčanoch, Nitre? A existuje aj stredná Nitra alebo dolná Nitra? Takže po správnosti by som mal písať **horná** Nitra.

Ale.

Keby nebolo ale.

Ja tu žijem prakticky celý život. Tu som chodil do základnej školy, tu som pracoval najprv v bani a neskôr v iných firmách. Tu som sa oženil, tu sme vychovali deti. A tu žijem aj teraz na dôchodku. Takže pre mňa je tento región presne určený. Je to môj región. Takže ja si ho budem nazývať vlastným podstatným menom Horná Nitra. Jazykovo zdatní čitatelia a jazykovedci nech mi to prepáčia.

A aby sme urobili definíciám zadosť, mám tu ešte jednu. Znalci ju môžu pokojne preskočiť. Ja dúfam, že túto publikáciu budú čítať aj ľudia, ktorí sa zaujímajú o železnice len okrajovo, alebo len vtedy, keď hľadajú čas odchodu svojho vlaku, alebo dokonca aj takí, ktorí zbadajú že vlaky existujú vtedy, keď im zavrú rampy na železničnom priecestí.

Rozchod koľaje. To je tá záhadná definícia.

Začneme predpisom Európskej únie.

Rozchod koľaje je najmenšia vzdialenosť medzi koľajami kolmo na jazdnú plochu pretínajúca každý profil hlavy koľajnice v rozmedzí od 0 do 14 mm pod jazdnou plochou. Tak definuje rozchod koľaje tabuľka 48 Slovník Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii.

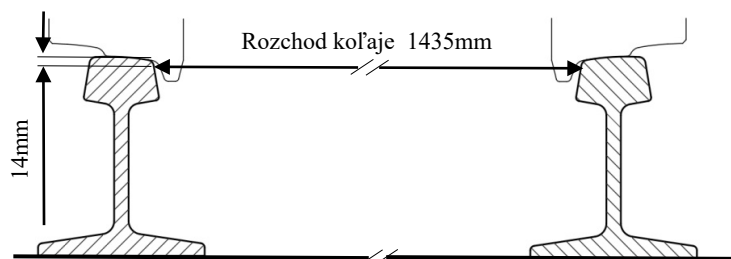
A čo na to STN?

Podľa článku 2 Termíny a definície bod 2.12 STN 73 6360-1:2015 Železnice, Koľaj, Časť 1: Geometrická poloha a usporiadanie koľaje železničných dráh rozchodu 1 435 mm je rozchod koľaje vzdialenosť pojazdných hrán koľajnicových pásov meraná v rovine pričného rezu pri širokopätkových koľajniciach 14 mm, pri žliabkových koľajniciach 9 mm pod temenami koľajnicových pásov.

Trochu zrozumiteľnejšie.

Rozchod koľaje je vzdialenosť medzi vnútornými pojazdnými hranami dvoch oproti sebe ležiacich koľajnicových pásov meraná 14 mm pod temenami koľajnicových pásov. (ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY, ŽSR, Z 10, Predpis PRAVIDLÁ TECHNICKEJ PREVÁDZKY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY (PTPŽI) účinný od 01.03.2014)

Podľa obrázku² je to najjednoduchšie:



¹ Iveta Valentová: Ako písať: horná Nitra alebo Horná Nitra, SLOVENSKÁ REČ Časopis pre výskum slovenského jazyka, ročník 79, 2014 1-2; vydavateľ: Jazykovedný ústav Ľudovíta Štúra Slovenskej akadémie vied

² V obrázku sú použité podklady z práce: Nozhenko, Kravchenko, Hauser, Loulová: Definícia profilu kolesa a koľajnice so špecifickou geometriou

Na obrázku máme rozchod koľaje 1 435 mm (4 stopy 8½ palca). Tento rozchod sa považuje za normálny rozchod. Takýto rozchod majú železnice väčšiny krajín Európskej únie a teda aj Slovenská republika.

Železnica s rozchodom väčším ako 1 435 mm je nazývaná širokorozchodná. Takýto rozchod majú napríklad bývalé krajiny Sovietskeho zväzu (1 520 mm), ale aj Španielsko a Portugalsko (1 668 mm). Širokorozchodné trate máme aj na našom území. Boli dve. Jedna viedla z Čopu do Dobrej pri Čiernej nad Tisou (10 km) a druhá z Užhorodu do Haniský pri Košiciach (87 km). Vozila sa po nich železná ruda do Východoslovenských železiarní (dnes US Steel) a materiál pre potreby hutníckych a priemyselných podnikov.

A nakoniec úzkorozchodné železnice. Jasné, že rozchod je nižší ako 1 435 mm.

Tu uvádzam najčastejšie používané rozchody koľajníc s príkladmi využitia.

Tak napríklad rozchod 600 mm. Väčšinou používaný ako vnútro podniková doprava najčastejšie na ľudský pohon, napríklad tehelne, pieskovne, kameňolomy. Pomocou elektrických a dieselových lokomotív, ale aj ručne sa na 600 mm dopravovalo aj v uhľových baniach. Na Hornej Nitre ich bolo možno viac ako 100 km.

Rozchod 750 mm alebo 760 mm. S týmto rozchodom boli postavené hlavne lesné železnice, ale napríklad aj električková trať z Trenčianskej Teplej do Trenčianskych Teplic. Chod'te sa previezť. Uvidíte.

No a napokon 1 000 mm. To sú električkové trate v Bratislave a Tatranské električné železnice. Každé pravidlo má výnimku a výnimka potvrdzuje pravidlo. Električkové trate v Košiciach a v Čechách majú normálny rozchod. Aký? No predsa 1 435 mm.

Takže slovenčinu a definície máme za sebou.

Dnes si povieme niečo o lesnej železnici, ktorá viedla zo stanice Zemianske Kostol'any, do lesov v chotári obce Dolné Lelovce. Vtedy to bola ešte samostatná dedina. Aj táto železnica mala svoju zvláštnosť.

Ved' uvidíte.

Prajem príjemné čítanie.

VT