

## Tátrai kötőpályás közlekedési módok Szlovákia, Magas-Tátra vasútjai

### Beszámoló a KTE B-A-Z Megyei Területi Szervezete Szakmai Tanulmányútjáról

Idei KTE Szakmai Tanulmányutunkat a Magas-Tátra kötél és fogaskerekű vasutak megtekintése programra szerveztük, 2018. szeptember 28-29 napokon 51 fő részvételével.

Az utóbbi évek szolid költségvetésű, hazai szakmai programjai után 2018 évben külföldre szerveztük a tanulmányutunkat, ami nem kis anyagi megterhelés volt a résztvevők számára, de ennek ellenére korlátozni kellett a résztvevők számát a szállodai férőhely és az autóbusz kapacitása miatt.

6<sup>45</sup> órakor indult velünk az Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. különjáratú luxusautóbussza, mellyel egy megálló beiktatásával 09<sup>30</sup> órára értünk az utunk első állomására a történelmi Magyarország egyik legnagyobb épségben fennmaradt, eredeti bútorokkal berendezett kastélyához, mely a Gömör-Tornai Karszt északi részén, a mai Szlovákia területén, Rozsnyótól néhány km-re északra Betlieren (Betliar) található. Az Andrássyak egykori vadászkastélyában berendezett páratlanul gazdag enteriőr kiállítás mellett a régió egyik legszebb kastélyparkja teszi teljessé az élményt.

Az eredetileg itt álló XV. századi gótikus kúria falainak egy részét használták fel az 1700 körül felépített reneszánsz és barokk stílusú kastély építésein. Andrassy István a család betléri ágának alapítója költözött ekkor az ősi fészekből, Krasznahorkáról Betlierre. Később 1792 és 1795 között klasszicista stílusban átépítették, bővítették és angolparkkal vették körül.

Az 1880-as években az épületet a többszintes francia várkastélyok mintájára historizáló stílusban építették át.

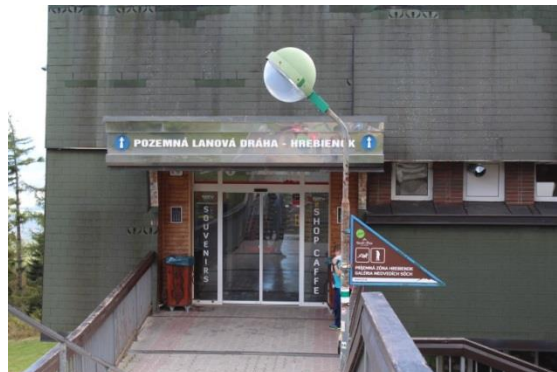
Az Andrassy család egészen a második világháború végéig a kastélyban élt. A szocializmusban államosították, de eredeti berendezését meghagyták, és a kastélyban az egykori főúri életet bemutató múzeumot hoztak létre. Az 1990-es évek első felében történt felújítás eredménye Europa Nostra-díj lett.



Bőséges ebédünket az ótátrafüredi „SMOKOVEC HOTEL” éttermében fogyasztottuk el.



Tarajkai sikló „HREIBENOK” (avagy az egyik legszebb vasútvonal Szlovákiában) szakmai programunkra még azon a napon, délután került sor. A Magas-Tátra legkedveltebb turistacélpont Szlovákiában. Az Ótátrafüred (Starý Smokovec) – Tarajka (Hrebienok) között közlekedő sikló annak ellenére nagyon kedvelt és népszerű a turisták körében, hogy távja csak 1937 méter, így ez a legrövidebb vasútvonal Szlovákiában. A sikló 1908-ban kezdte meg működését, az 1272 méter tengerszint feletti magasságba 7 perc alatt jut fel, 247 méter szintkülönbséget leküzdve. Az 1000 mm nyomtávú siklóvasút pályáján két nagy kapacitású vagon ugyanazon a sínpáron felváltva fel- és lefelé irányban közlekedik, miközben a pálya közepén egy kitérő vágányon kerül ki egymást.



Az eredeti kocsik lecserélésére 1951-ben, a következő modernizációra pedig 1967-ben került sor. Az utóbbi alkalommal a teljes pályát és az állomásépületeket is átépítették. 1970-ben helyezték üzembe az olasz Ceretti – Tanfani cég vagonjait, ekkor cserélték le második alkalommal a kocsikat, majd a harmadik, egyben utolsó rekonstrukcióra 2007-ben került sor, ekkortól közlekednek a ma is használt vagonok. A korábbi 700 fő/órát jóval meghaladva a sikló jelenlegi kapacitása 1600 fő/óra, sebessége pedig 5 méter/sec. Fenti adatokról és a vasút működtetéséről, irányító fülke, gépház, szerelő csarnok funkcióiról a sikló igazgatója és közvetlen munkatársai tartottak ismertetőt.

Az éjszakai szállásunk során az ótátrafüredi (Starý Smokovec) „SMOKOVEC HOTEL” vendéglátásában volt része a csoportunknak. A felújított szálloda kellemes, - minden igényt kielégítve - hangulatos környezetében erkélyes szobák, minibár, műholdas TV, rádió, valamint telefon állt a vendégek, illetve a csoportunk tagjainak rendelkezésére.





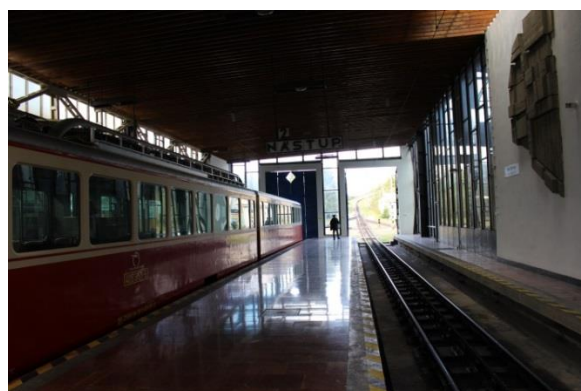
Második nap reggelén felszálltunk a Tatrai Villamosvasútra (szlovákul *Tatranská elektrická železnica*, TEŽ) a Magas-Tátra településeit összekötő 1000 mm keskenynyomközű, villamosított vasútra. A tátra villamosvasút vonala még a Monarchia idején épült. Az 1897-ben megnyitott Csorbatói Fogaskerekű Vasút után 1908-ban elkezdődött egy Popráddal való közvetlen összeköttetés kiépítése. A Tátrafüredi Helyiérdekű Villamos Vasutak vonalai 1912-ben készültek el.

1970-ben Csorbatón tartották a Sí-világbajnokságot, ezért a vonalat 1965–1969 között felújították. Ekkor kerültek a vonalra a prágai ČKD Tatra által gyártott 420.95 sorozatú villamos motorvonatok. A 80-as években a poprádi végállomást átépítették, azóta a szerelvények a Zsolna–Kassa fővonal fölötti peronról indulnak. 2000-tól kezdve álltak üzembe a Stadler-ZOS Vrútky által gyártott új motorvonatok, ezzel egy időben a régi Tatra típusú villamosokat fokozatosan kivonták a forgalomból. Az egyik villamos vonat Józef Tischner (1931–2000) lengyel teológus és filozófus után kapta a nevét, aki a guráli kultúra kutatója is volt.

A 2004. november 19-én pusztító hatalmas orkán a villamosvonalra is súlyos károkat mért. A sínekre eső fák több szakaszon megsemmisítették a felsővezetékét és a tartóoszlopokat. Fél éven keresztül vonatpótló buszok közlekedtek Ótátrafüred és Csorbató között. A helyreállítási munkálatok során 300 oszlopot kellett újra felállítani.



Ótátrafüredről, helyi kíséremmel – *5C<sup>o</sup> hideg ellenére és jeges széllel dacolva* - fogaskerekű vasúton utaztunk Tátralomnicra. A Csorbatói Fogaskerekű Vasút (szlovákul *Ozubnicová Železnica Štrba-Štrbské pleso*, OŽ) a csorbai vasútállomást köti össze Csorbató üdülőhellyel és a Tatrai villamosvasúttal. A köznyelvben általában csak *Zubačkána*k hívják. A Kassa-Oderberg vasútvonal 1871-es megnyitásával, a Magas-Tátra vasúttal is elérhetővé vált, ennek következtében pedig a turizmus rohamos fejlődésnek indult.



Az 1970-ben Csorbatón megrendezendő sívilágbajnokság kapcsán merült fel 1968-ban a fogaskerekű vasút újjáépítésének gondolata. Az új, Abt-rendszerű vasúton 1970. február 12-én indult meg a forgalom. A korábbi nyomvonal kétharmada megmaradt a régi, egyharmadát viszont újratervezték. A pálya hossza jelenleg 4753 m, nyomtávolsága 1000 mm (keskeny nyomköz), és maximális emelkedése 150‰. szintkülönbség 455 m.



A szerelvények egy motorkocsiból és egy vezérlőkocsiból állnak, csak egyik oldalon vannak ajtajaik. A járműveket kiválóan karbantartják, a 40 éves vonatok még ma is teljesen újszerűek. A csorbai végállomáson új csarnokot építettek, amely egyúttal a járművek tárolására is szolgál.

A vasúti végállomásról autóbusszal érkezünk Tátracsorba nevű településre (szlovákul *Tatranská Štrba*) ahol a „Koliba Žerucha” (Rönkfa Étterem) vendéglátó helyen elfogyasztottunk egy igazán autentikus menüsorból álló ebédet. Az étterem története is nagyon érdekes: mivel a hagyományos szlovák stílusban épült Koliba, Tátracsorba szívében található éttermet, Pavol Hurajt olimpiai bronzérmes biatlon sportoló feleségével együtt építette fel 800 nap alatt, az általuk megálmodott tervek alapján.



Az ebédet, (előtte melegítő italok fogyasztásával) követően, a délután folyamán még eljutottunk Lőcse városába (szlovákul: *Levoča*) és idegenvezetővel megtekintettük a Szepesi várat (*Spišský hrad*).

