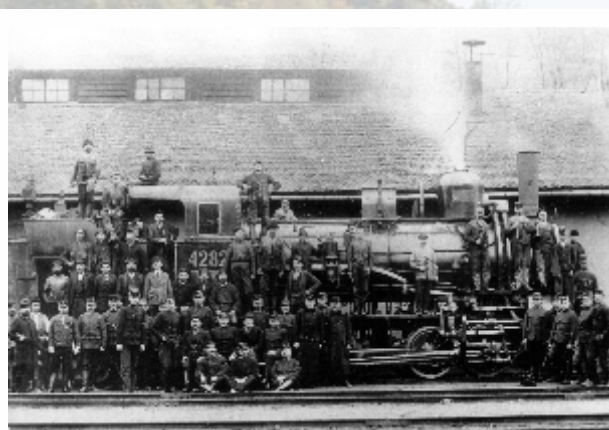




Látogassa meg a Tiszolci vasútállomás tüneményes épülete melletti Fogaskerekű vasút múzeumot (nyitva tartás a gőzvonatok menetnapjain 7.00-tól 17.00-ig a gőzvonat állomáson való tartózkodás idejében - ezeken a napokon kívül egyeztetés alapján a következő e-mail címen: info@zubacka.sk)



ÖRDÖGHÍD



FOGASKEREKŰ GŐZMOZDONY 4282, TISZOLC



DIEL ALATTI VASÚTI VÖLGYHÍD HÁBORÚ UTÁN

Fényképek: Rudolf Schöpker, Lumír Kunc, Igor Molnár, Jaroslav Křenek, gyűjtemény Martin Žaba a OZ Zubačka



**FOGASKEREKŰ VASÚT
TISZOLC - ZBOJSKÁ
POHRONSKÁ POLHORA**



1896

**EURÓPAI EGYEDÜLÁLLÓSÁG
SZLOVÁKIA SZÍVÉBEN
FOGASKEREKŰ GŐZVASÚT
VÖLGYHIDAK ÉS ALAGUTAK**

TÖRTÉNELEM

A 19. és 20. század fordulópontján osztrák-magyar monarchia területén épített több normál nyomtávú fogaskerekű vasutak közé tartozik a Zólyombrézó (Podbrezová) – Breznóbánya (Brezno) – Tiszolc (Tisovec) helyi vasút Bánovo – Zbojská – Erdőköz (Pohronská Polhora) útvonal is, amely 1896-ban került beüzemeltetésre. A fő indok az építéshez a Tiszolci, Zólyombrézói és Kisgarami (Hronec) vasművek közötti összeköttetés megkönnyítése volt. A tervezők az induló- és végállomások összeköttetését 41,2 km hosszú vasútvonallal javasolták, amely 725 m t.f. magasságban a Zbojská nyergen át leküzdte a Gömör-Szepesi érchegység gerincét akár 50,2 ezrelék emelkedéssel. Két szakaszon ezért a kétlemezes Abt fogassín rendszer került lefektetésre 5,836 km összhosszúságban. A Bánovo és Zbojská állomások között a pálya 4,7 km hosszon 166 m szintkülönbséget küzd le.

A tiszolci fogaskerekű vasút számára 1896–1900-as években az osztrák Floridsdorf mozdonygyárban négy, MÁV TIVb kategóriájú fogaskerekű-tapadó gőzmozdony került beszerzésre 4281–4284 leltári szám alatt. Akkoriban Európában a leghatalmasabb fogaskerekű mozdonyoknak számítottak. A Csehszlovák Államvasutak 1924 után étszámolták 403.501–4-re.

A fogaskerekű kezdettől fogva személy- illetve teherközlekedésre szolgált, amely fő cikke szén, nyers- és feldolgozott vas, valamint építészeti- és tűzifa volt. A gőzvonatok sebessége a vonal tapadó részén 25 km/óra volt, amely azonban a fogassínen 12 km/óra korlátozódott, sőt tehervonatok esetében 8 km/óra. A fogaskerekűn a vonat legnagyobb megengedett súlya 180 t volt. A gőzvonat a pálya legnehezebb szakaszát 8,9 km hosszon a Erdőköz és Bánovo állomások között 1 óra és 10 perc tette meg. Biztonsági okokból a mozdonyok menet közben a fogaskerekűn mindig a vonat legalacsonyabb pontján kellett lennie. A szerelvényt emelkedőbe ezért mindig tolták.

Jelentős határ a fogaskerekű vasút vonatkozásaiban a második világháború vége volt. A német hadsereg 1945. 1. 27.-ről 28.-ra való éjszakai visszavonuláskor tönkretette a Dielo alatti nagy vasúthidat és így teljesen leállította a vonalon való közlekedést. A felszabadítást követően a hidat gyorsan egy fa-provizóriummal helyettesítették, aminek köszönhetően a fogaskerekű üzemeltetése már 1946.1.28.-án – tehát a lezárás után pont egy évvel felújult. A fa ideiglenességet 1959-ben egy nagy acélhíddal helyettesítették, amely a mai napig áll.

A háború utáni felújításkor felépítésre került a Tiszolc és Bánovo közötti áthelyezés, amely megszüntette a Tiszolc állomás utáni fordulóponthoz. Az áthelyezés részét képezte egy 786 m hosszú alagút. Az 1963.–1965. évek között a fogaskerekű vonal konszolidálása történt a teljes fogaskerekű vonal komplex felújításával befejezve. Ez nehezebb motoros fogaskerekű mozdonyok bevetésének feltételezésével kapcsolatban a megengedett tengelynyomást 13-ról 16 tonnára növelte. Az elvégzett munka azonban végül semmivé ment, mivel gyakorlatilag a felújítás befejezésével egy időben a tiszolci vasgyár üzemeltetése leállt, amely az elején a fogaskerekű teherközlekedés fő munkáltatója volt. A fogaskerekű motoros mozdonyok Tiszolcra már soha nem tértek vissza és a fogaskerekűn továbbá már csak tapadós személyi motorvonatok közlekedtek, amelyek értelme folyamatosan hanyatlani kezdett.

Ahogy azonban a környéken a fogaskerekű vasutak folyamatosan megsemmisültek (Erzberg Ausztriában, Ózd Magyarországon, Karánszébes – Subcetate Romániában), a szaknyilvánosság egyre világosabban tudatosította, hogy az elhanyagolt vasútvonal egyre egyedülállóbb bizonylata a vasút nehéz hegyi terepen való kihasználhatósága problémájának egy érdekes műszaki megoldása. Ettől a felismeréstől már nem volt messze a tiszolci fogaskerekű jól fennmaradt fogaskerekű berendezése hasznosításának gondolata élő látványosságként turista gőzvonatok formájában.

A fogaskerekű vasút új kihasználásához egy fontos lépés 2002-ben valósult meg, amikor sikerült két román fogaskerekű gőzmozdonyt beszerezni a valamikori MÁV TIVc kategóriából 4293 és 4296 leltári számokkal. Ezeket a mozdonyokat 1908-ban az erdélyi Karánszébes – Subcetate fogaskerekű vasút számára a bécsi mozdonygyár gyártotta Floridsdorfban, miközben valójában csak az eredeti szerkezetet módosította, amely tizenkét évvel azelőtt volt kialakítva pont a tiszolci fogaskerekű részére. A megszerzett gőz-fogaskerekűk hasonlósága az eredeti szlovák gépekkel tehát egyáltalán nem véletlen.

Az egyik beszerzett mozdony kiterjedt felújítása következett az OKV, s.r.o. Martin társaság műhelyében. A befejezést követően, valamint a vonal fogaskerekű berendezése tökéletes felülvizsgálata után sikerült elindítani az első gőzvonatot a nyilvánosság számára 2014.10.4.-én.

Az OZ Zubačka ezen alkalommal is szeretné megköszönni minden támogatónak és pártfogónak a tanúsított támogatást. Kivált szükségesnek tartja ezen a helyen kiemelni a Szlovák állami vasút, Tiszolc város és Čiernohronská železnica (Feketegarami vasút), n.o. Čierny Balog valamint Bod Hauswald, Georg Hocevar, Aleš Bílek, Petr Mináč, Juraj Homola és Tibor Karkuš urak érdemeit.

ELÉRHETŐSÉGEK

Občianske združenie Zubačka
Nám. Dr. V. Clementisa 1, 980 61 Tisovec
www.zubacka.sk

JEGYFOGLALÁS

listky@zubacka.sk + 421 905 287 583

