



Markus Rabanser (Erg.: Karl-W. Koch)

# Schmalspur und Breitspur in der Slowakei

Dass die Slowakei als früherer Teil der österreich-ungarischen Monarchie mehrere Schmalspurbahnen in der „bosnischen Spurweite“ betrieben hat, überrascht nicht sonderlich; dass auch ein Meterspurnetz mit einem an die Schweiz erinnernden Angebot besteht, schon eher. Ziemlich unbekannt ist allerdings die nur im Güterverkehr betriebene Breitspurbahn in russischer Spurweite im Osten der Slowakei.

Die zahlreichen früher vorhandenen Waldbahnen würden den Umfang dieses Beitrages sprengen und werden deshalb nicht ausführlich beschrieben.

## 760-mm-Schmalspurbahnen

### RUŽOMBEROK – KORYTNICA KÚPELE

Von der Kleinstadt Ružomberok (Rózsahegy) ausgehend, wurde am 5. Juni 1908 die 23,6 km lange Bahnstrecke nach Korytnica Kúpele (Korytnica fürdő, Bad Korytnica) eröffnet. Die Bahn wurde in der Spurweite von 760 mm gebaut. Die Kaschau-Oderberger-Eisenbahn führte den Betrieb auf Rechnung der Rózsahegy-Korytnicai h.é.v.

Neben dem Holztransport entwickelte die Bahn auch Bedeutung für den Touristenverkehr nach Korytnica Kúpele, einem kleinen Kurort. Nach der Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger-Eisenbahn übernahm die ČSD den Betrieb auf der Schmalspurbahn. Die Lokalbahnsgesellschaft existierte weiterhin als Místní dráha Ružomberok – Korytnica. Erst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges erfolgte die endgültige Verstaatlichung dieser Eisenbahn.

Obwohl sie in den 1950/1960er Jahren in gleicher Art wie die Bahnen um Jindřichův Hradec oder Trmice modernisiert wurde, kam es bereits während des Jahres 1966 zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße. Die Einstellung des Personenverkehrs erfolgte am 28. September 1974. Lediglich die vor dem Bahnhof Ružomberok als Denkmal aufgestellte U 37.006, die frühere kkStB U 41, die für die böhmischen Schmalspurbahnen in Jindřichův Hradec gebaut wurde, erinnert heute noch an die früher hier existente Schmalspurbahn.

**Trenčianske Teplice:** Liegt im Tal der Teplička, zu Füßen der Strážov-Berge, rund 5.000 Einwohner; Thermalquellen für Knochen, Gelenke und Muskeln; türkischer Hammam im maurischen Stil; jährliches Film-Festival „Art-Film“ und klassische Musik im „Musikalischen Sommer“.

### TRENČIANSKE TEPLÁ – TRENČIANSKE TEPLICE

Bereits seit Mitte des 18. Jahrhunderts ist Trenčianske Teplice (Trencsénteplicz) ein bedeutender Kurort. Die im Jahr 1883 eröffnete Normalspurbahn von Trenčín nach Žilina führte jedoch an diesem Kurort vorbei und bot lediglich im gut fünf Kilometer entfernten Trenčianske Teplá (Hólak-Trencsénteplicz) einen in der näheren Umgebung liegenden Schnellzughalt. So bemühte sich der Kurort um einen richtigen Bahnanschluss. Obwohl hinsichtlich der Streckenführung kein schwieriges Gebiet erschlossen werden musste, entschied man sich aus Kostengründen, diese Bahn in einer Spurweite von 760 mm zu bauen.

Die 5,7 Kilometer lange Strecke wurde am 27. Juli 1909 eröffnet und war ursprünglich mit 750 Volt Gleichspannung elektrifiziert. Vorerst führte die Lokalbahnsgesellschaft Hólak-trencséntepliczi helyi érdekű vasút den Betrieb selbst, gab ihn jedoch bald an die MÁV ab. Im Jahr 1942 erfolgte die Erhöhung der Fahrspannung auf 950 Volt. Ein Jahr später wurde eine neue Endstation errichtet und die Bahn deshalb um etwa 150 Meter verkürzt. Im Jahr 1950 kam es zur Verstaatlichung. Ein erster Modernisierungsschub folgte, so wurden auch neue Triebwagen für diese Bahn gebaut.

Obwohl immer ein gutes Zugangebot bestand, beschloss die Regierung Anfang der 1980er Jahre, die Bahn einzustellen. Die Proteste dagegen waren von Erfolg gekrönt. Die Triebwagen wurden rekonstruiert und die Fahrspannung wurde auf 600 Volt reduziert. Am 7. März 2000 musste die Bahn auf Grund schlechten Gleiszustandes eingestellt werden. Während damals schon eine dauernde Stilllegung befürchtet wurde, kam es zur Renovierung der gesamten Gleisanlagen und am 12. Oktober desselben Jahres ging die Schmalspurbahn wieder in Betrieb.

Seit der Jahrtausendwende konnte auf Grund der geringeren Nachfrage meistens auf die Mitnahme eines Steuerwagens verzichtet werden, die Triebwagen verkehrten als Solofahrzeuge. Ab 1. Oktober 2011 wurde der Verkehr auf lediglich vier Zugpaare an Werktagen eingeschränkt, zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2011 erfolgte die Stilllegung. Jene Gesellschaft, die auch die Museumswaldbahn in Čierny Balog betreibt, sollte noch im Jahr 2012 den Betrieb auf dieser übernehmen. Das kleine Depot der Bahn befindet sich in Trenčianske Teplá. Die Bahntrasse weist keine besonderen Kunstbauten auf.

**Trencianske Teplice**  
411 902\_Küffer





Die Čiernohronská Železnica, kurz ČŽŽ, auch unter der deutschen Bezeichnung „Schwarzgranbahn“ bekannt, war eine slowakische Waldbahn mit der Spurweite von 760 mm und ist heute eine sehenswerte Museumsbahn. Sie verkehrt zwischen Chvatimech und Čierny Balog im Slowakischen Erzgebirge. Früher hatte sie eine Gesamtlänge von 131,98 km. Seit 1992 wird sie auf der Länge von 17 km wieder betrieben.

(beide Fotos dieser Seite: KWK, August 2003)

## Meterspurbahnen

Im Allgemeinen wurden Schmalspurbahnen der k.u.k. österreichisch-ungarischen Monarchie in der bosnischen Spurweite von 760 mm gebaut. Durch die Beschlüsse des Berliner Kongresses im Jahr 1878 okkupierte Österreich-Ungarn Bosnien und die Herzegowina. Danach entstand dort ein umfangreiches Schmalspurnetz in der Spurweite von 760 mm. Um im Kriegsfall Lokomotiven und Waggonen requirieren zu können, verlangte das k.u.k. Kriegsministerium, dass zukünftige Schmalspurbahnen auf dem Gebiet der Monarchie in eben dieser Spurweite zu bauen sind. Ausgenommen davon waren nur ein paar straßenbahnähnliche Betriebe, die oftmals in Meterspur angelegt wurden. Das Kriegsministerium war neben dem Finanz- und dem Außenministerium für die gesamte Monarchie zuständig, alle anderen Ministerien existierten doppelt – einmal für die österreichische und einmal für die ungarische Reichshälfte. Nachdem der Anstoß zu einer einheitlichen Schmalspur eben vom gemeinsamen Kriegsministerium kam, wurde er auch dem entsprechend in beiden Reichshälften befolgt. Ansonsten entwickelte sich das Eisenbahnwesen Ungarns zumeist unabhängig vom österreichischen. Gerade in Ungarn entstanden vor dem Bau der Bosnischen Eisenbahnen auch einige Schmalspurbahnen in Meterspur.

### HRONSKÁ DUBRAVÁ – BANSKÁ ŠTIAVNICA

Bei dieser Strecke handelte es sich um die erste Schmalspurbahn mit öffentlichem Verkehr auf dem Gebiet der ungarischen Reichshälfte. Die damals knapp 23 Kilometer lange Strecke wurde am 10. August 1873 eröffnet und verband die Bergstadt Banská Štiavnica (Selmezbánya) mit der Bahnstrecke Zvolen – Žilina im Bahnhof Hronská Dúbrava (vormals Hronská Breznica, ung. Garamberencze). Der Betrieb wurde von der MÁV durch-

geführt, die Bahn stand im Eigentum der Selmezbánya keskenyvágányu vasút. Im Mai 1882 erfolgte die Verstaatlichung. Somit war sie die erste Schmalspurbahn im Eigentum der MÁV. Nachdem der slowakische Staat während des Zweiten Weltkrieges von den tschechischen Bergbaugebieten abgeschnitten wurde, wuchs der Güterverkehr aus Banská Štiavnica gewaltig an. Aus diesem Grund sollte die Bahn noch während des Krieges auf Normalspur umgebaut werden. Mit den Arbeiten wurde im Jahr 1943 begonnen. Ein Jahr später erfolgte aber deren vorübergehende Einstellung.

Nach Kriegsende besann man sich wieder auf dieses Vorhaben, das ab 1946 als „Jugendprojekt“ organisiert wurde. Am 30. Oktober 1947 wurde der Betrieb auf der Schmalspurbahn eingestellt. Die Normalspurbahn, die am 30. Oktober 1949 eröffnet wurde, erhielt den Namen „Trať mládeže (Bahn der Jugend)“. Sie verläuft teilweise auf einer von der ehemaligen Schmalspurbahn abweichenden





Im Oktober 2003 waberte die Nebelgrenze leider gerade knapp oberhalb des Endpunktes der Štrba – Štrbské Pleso.

Im August des selben Jahres war das Wetter eindeutig besser, die Hitzerekorde waren allerdings in der Höhe deutlich besser zu ertragen.  
(beide Fotos: KWK)

Trasse und auch der 1.160 Meter lange Banskóštiavnický Tunnel wurde für die Normalspur neu gebaut. Die Länge der Normalspurstrecke beträgt nur 19,7 Kilometer.

#### **GELNICA – SMOLNÍCKA HUTA (GÖLLNITZTALBAHN)**

Ursprünglich war geplant, vom Bahnhof Margecany der Kaschau-Oderberger-Eisenbahn eine normalspurige Verbindung nach Smolnícka Huta (Szomolnokhuta) zu bauen. Vor allem im Güterverkehr erwartete man durch Kohlentransporte aus den dortigen Gruben und den Produktionen der örtlichen Hüttenwerke ein beachtliches Aufkommen.

Da die lokale Eisenindustrie allerdings noch nach mittelalterlichen Methoden arbeitete und die einzelnen Kleinbetriebe weit verstreut lagen, bestanden Bedenken hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit dieser Bahn. So wurde lediglich eine normalspurige Bahn von Margecany nach Gelnica angelegt. Sie hatte eine Länge von 7,5 Kilometer. Von Gelnica nach Smolnícka Huta wurde eine 25,5 Kilometer lange Bahn in Meterspur gebaut. Am 27. Dezember 1884 fand die Eröffnung statt. Der Betrieb wurde von der Kaschau-Oderberger-Eisenbahn auf Rechnung der Gőlniczvölgyi vasuti társaság durchgeführt. Erst im Jahr 1931 erfolgte die Verstaatlichung.

Im Zuge des Baues der Normalspurbahn von Margecany über Gelnica nach Brezno im Jahr 1936 (siehe Seite 15) wurde die Schmalspurbahn bis Mníšek nad Hnilcom durch die neue Normalspurbahn ersetzt. Ab dem 20. Juli 1935 war der Verkehr auf diesem Abschnitt stillgelegt. Die 9,3 km lange Strecke von Mníšek nad Hnilcom nach Smolnícka Huta blieb auch nach der Eröffnung der Normalspurlinie in Betrieb. Diese kurze Bahn diente zuerst nur dem Güterverkehr. Im Jahr 1940 wurde der Personenverkehr durch die SŽ wieder aufgenommen und hielt sich bis zum 27. Mai 1961. Ab 30. April 1965 war die Bahn auch im Güterverkehr stillgelegt.

#### **DIE ZAHNRADBAHN ŠTRBA – ŠTRBSKÉ PLESO**

Bereits im zu Ende gehenden 19. Jahrhundert entwickelte sich das Gebiet um die Hohe Tatra zu einer touristisch bedeutenden Region. Von der Strecke der Kaschau-Oderberger-Eisenbahn waren die für den Fremdenverkehr interessanten Orte jedoch





Der im Text erwähnte Umbau des Bahnhofes Poprad brachte die Besonderheit des Querbahnsteiges über den normalspurigen Gleisanlagen.

In den Abendstunden wartet der letzte Zug der neuesten Triebwagen-Baureihe auf die Abfahrt in Richtung Gebirge.

(Foto: KWK, August 2003)

weit entfernt. Durch den Bau der meterspurigen Zahnradbahn vom Bahnhof Štrba, dem Scheitelpunkt der Hauptstrecke, zum Štrbské Pleso (Csorba tó, Tschirmer See) wurde diese Situation verbessert. Die Bahn war 4,8 Kilometer lang und überwand eine Höhe von 451 Meter, die größte Neigung betrug 127‰. Die Zahnradbahn wurde mit einer Zahnstange nach dem System Riggenbach ausgerüstet.

Die Bahn stand im Eigentum der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und wurde am 28. Juli 1896 offiziell eröffnet. Für den Betrieb der Zahnradbahn

wurde die Gesellschaft Ozubnicová železnica Štrbského plesa (Csorbatoi Fogaskerekü Vasút) gegründet. Ursprünglich stand die Bahn nur vom 15. Juni bis 15. September in Betrieb, später erfolgten auch Fahrten im Winter. Durch die Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger-Eisenbahn am 1. Februar 1921 gelangte die Zahnradbahn ins Eigentum der ČSD. Nachdem das Gebiet um Štrbské Pleso aber in der Zwischenzeit auch durch die elektrische Tatabahn erschlossen wurde, schwand die Bedeutung der Zahnradbahn und am 14. August 1932 erfolgte deren Stilllegung. Der Abbau der Bahntrasse erfolgte erst im Jahr 1940.



Die im Norden der Slowakei gelegene **Waldbahn Oravska lesna železnica** zwischen Tanečník und Beskyd mit einer Gesamtlänge von 110 km stand bis 1969 in Betrieb. 1972 wurde sie technisches Kulturdenkmal.

Seit 2011 ist die Dampflokomotive 15233 "Gontkulák", erbaut 1928/ Nr.: 1441 von CKD in Betrieb.

Diese rangiert am 10.08.2012 im Bahnhof Tanecnik.  
(Foto: Peter Pohl)



In **Nitra** befindet sich das **Slowakische Landwirtschaftsmuseum**, 1960 gegründet. Neben der Geschichte der Landwirtschaft seit der Urzeit, landwirtschaftlichen Maschinen sowie Entwicklung der Nahrungsmittelindustrie umfasst das Gelände auch eine Museumsbahn, die **Nitrianska poľná Železnica**.

Lok U 25.001 auf dem 1,6 km langen Rundkurs im **Slovakischen landwirtschaftlichen Museum** am 13.08.2012

(Foto: Peter Pohl)

Nachdem die Nordische Skiweltmeisterschaft im Jahr 1970 in der Hohen Tatra veranstaltet wurde, hielt man eine Wiederinbetriebnahme der Zahnradbahn für nötig. So kam es zum Neubau der Strecke, die großteils dem Verlauf der alten Trasse folgt. Lediglich die Endstation wurde mit der Station Štrbské Pleso der elektrischen Tatrabahn zusammengelegt. Dort besteht auch eine Übergangsmöglichkeit auf die Tatrabahn, damit die Zahnradbahntriebwagen für allfällige Reparatur- und Ausbesserungsarbeiten in die Werkstätte nach Poprad-Tatry einrücken können. Die neue Zahnradbahn wurde mit dem System Abt versehen und mit einer Spannung von 1.500 Volt elektrifiziert. Die maximale Neigung wurde auf 150‰ erhöht. Die Wiedereröffnung erfolgte am 12. Februar 1970. Das Depot ist zugleich auch die Ausgangsstation in Štrba. Die Bahn weist keine besonderen Kunstbauten auf.

### DIE ELEKTRISCHE TATRABAHN

Auch die Tatrabahn verdankt ihre Existenz dem Tourismus dieser Region. Bereits am 2. August 1904 wurde eine „gleislose Bahn“, also ein O-Busbetrieb, zwischen Poprad und Starý Smokovec (Ótátrafűred, Altschmecks) nach dem System Stoll in Betrieb genommen. Auf Grund von technischen Schwierigkeiten musste dieser Betrieb bereits zwei Jahre später eingestellt werden.

Wiederum zwei Jahre später wurde mit dem Bau der meterspurigen Tatrabahn begonnen. Der erste Abschnitt von Poprad nach Starý Smokovec (14 km) wurde am 20. Dezember 1908 in Betrieb genommen. Mit dem weiteren Ausbau der Tatrabahn wurde Starý Smokovec zum Abzweigebahnhof. Am 16. Dezember wurden sowohl die lediglich sechs Kilometer lange Strecke von dort nach Tatranská Lomnica (Tátralomnic) als auch die erste Etappe der Strecke nach Štrbské Pleso, der Abschnitt bis Tatranská Polianka (Tátrazéplak), in Betrieb genommen. Die zweite Etappe dieser insgesamt 17 km langen Strecke erfolgte am 13. August 1912. Damit wuchs das Gesamtnetz der Tatrabahn auf 35 Kilometer Streckenlänge an. Die Bahn kommt – trotz einer maximalen Steigung von über 60‰ – ohne Zahnstangen aus. Der Ausgangsbahnhof Poprad-Tatry liegt auf 670 Meter Meereshöhe, Tatranská Lomnica auf 850, Starý Smokovec auf 990 und die Endstation Štrbské Pleso auf beachtlichen 1.325 Höhenmeter.

Die Bahn wurde von Beginn an elektrisch betrieben. Ursprünglich betrug die Spannung 650 Volt, bereits mit dem ersten Ausbau im Jahr 1911 wurde diese auf 1.650 Volt erhöht. Im Jahr 1969 erfolgte eine nochmalige Änderung auf 1.500 Volt. Somit wird sie seither in der gleichen Spannung betrieben wie die Zahnradbahn von Štrba nach Štrbské Pleso.

Gebaut wurde die Tatrabahn von der Kaschau-Oderberger-Eisenbahn, der Betrieb wurde von der Tátrai helyiérdekű Villamos Vasútak (TVV) durchgeführt, die später noch mehrmals umbenannt wurde. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde diese Bahn nicht verstaatlicht sondern von der Tatranské Elektrické Vicinálne Dráhy (TEVD) betrieben. Bekannt bis zum heutigen Tag wurde sie dann unter dem späteren Namen Tatranská Elektrická Železnica (TEŽ). Die Verstaatlichung erfolgte erst zum 12. Oktober 1948, damit übernahm die ČSD den Betrieb.

Anlässlich der schon genannten Nordischen Skiweltmeisterschaften in der Hohen Tatra erfolgte eine umfassende Renovierung der Tatrabahn. Die Endstation wurde vom See zum neuen Tourismuszentrum von Štrbské Pleso verlegt. Gleichzeitig wurden auch neue Triebwagen beschafft. Allerdings endete im Jahr 1969 der unbedeutende Güterverkehr. Ursprünglich begann die Tatrabahn am Bahnhofsvorplatz von Poprad-Tatry, dann verlief die Strecke Richtung Westen durch den Stadtteil Velká, um erst dann in Richtung Norden und somit in Richtung Gebirge umzuschwenken und Velký Slavkov zu erreichen.

Ab dem Jahr 1986 begannen die ČSD, die Bahn in diesem Bereich neu zu trassieren. Der Abfahrtspunkt ist jetzt ein im futuristischen Stil errichteter Schmalspurbahnhof im rechten Winkel über den Normalspurgleisen von Poprad-Tatry. Die Bahn schlägt sogleich einen nördlichen Verlauf ein und erreicht Velký Slavkov als ersten Unterwegsbahnhof. Die Eröffnung der rund vier Kilometer langen Neubaustrecke erfolgte am 25. Oktober 1991. In den Jahren 2001/02 wurden nochmals neue Gelenktriebwagen vom Typ Stadler GTW 2/6 beschafft, die heute den gesamten Planverkehr abwickeln.

Am 19. November 2004 zerstörte ein Orkan den Baumbestand genau in jener Gegend, in der die Tatrabahn verkehrt. Zahlreiche geknickte Oberleitungsmasten waren das Ergebnis dieser zerstörerischen Naturgewalt. Erst im Frühling 2005 konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Während die Bahn zuvor meist im dichten Wald verkehrte, existiert dort derzeit eine freie Trasse – die Aufforstung des Gebietes wird noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Die Tatrabahn präsentiert sich heute als muster-gültige Schmalspurstrecke: Über 20 Zugpaare, gebildet aus den modernen Triebwagen, stellen für den Pendel-, Ausflugs- und Tourismusverkehr ein gutes Angebot dar, das auch dem entsprechend angenommen wird. Die meisten Züge fahren von Poprad-Tatry nach Štrbské Pleso, für Fahrten nach Tatranská Lomnica muss in Starý Smokovec umgestiegen werden. Das Depot befindet sich in Poprad-Tatry.



### DIE KINDEREISENBahn VON KOŠICE

Die heutige Kindereisenbahn wurde ursprünglich als Pioniereisenbahn gebaut. Im Frühling 1955 begannen die Jugendbrigaden mit dem Bau der knapp fünf Kilometer langen Meterspurstrecke von Čermel' nach Pionier. Der Ausgangspunkt liegt noch im Stadtgebiet von Košice, die Endstation in einem Naherholungsgebiet.

Bereits am 20. September desselben Jahres konnte der erste Abschnitt zwischen Čermel' und Vpred in Betrieb gehen. Der zweite Teil nach Pionier wurde am 1. Mai 1956 eröffnet. Es handelte sich dabei um die erste Pioniereisenbahn der Tschechoslowakei. Diese Bahn wird in einem eigenen Artikel in diesem Heft ausführlich beschrieben

## Die Breitspurbahn

### UŽGOROD – HANISKA PRI KOŠICIACH

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Schwerindustrie in der Tschechoslowakei nach sowjetischem Vorbild ausgebaut. Die Stahlindustrie im Raum Košice bezog dabei gewaltige Mengen an Eisenerz aus der Sowjetunion. Die Kapazitäten des Umladebahnhofes Čierna nad Tisou waren bald erschöpft. Anfang der 1960er Jahre wurde deshalb der Beschluss gefasst, eine Breitspurstrecke in der Spurweite von 1.520 mm von Čop bis in die Umgebung von Košice zu bauen. Baubeginn dieser Bahn war am 4. November 1965. Die Eröffnung der rund 88 Kilometer langen und eingleisigen Neubaustrecke fand bereits am 1. Mai 1966 statt. Die größte Neigung beträgt 17‰. In den ersten Betriebsjahren wurde der Betrieb mit Diesellokomotiven durchgeführt, 1978 erfolgte die Elektrifizierung mit einer Spannung von 3 kV Gleichstrom.

Die Neubaustrecke beginnt im heute ukrainischen Užgorod und erreicht nach rund acht Kilometer die

slowakische Staatsgrenze bei Mat'ovce. In Vel'ké Kapušany wird die normalspurige Nebenbahn von Banovce nad Ondavou tangiert. Der nun folgende Abschnitt nach Trebišov erforderte die meisten Kunstbauten. Insgesamt mussten neun Brücken gebaut werden, die längste über den Fluss Laborec misst 345 Meter Länge, auch die Brücke über die Ondava erreicht ähnliche Maße.

Das Depot der Breitspurbahn befindet sich in Haniska pri Košiciach. Bahnhöfe existieren in Mat'ovce und Haniska pri Košiciach, Betriebsausweichen in Vojany, Budkovice, Trebišov, Červený Dvor, Slančík und in Hornád. Planmäßiger Reiseverkehr wurde auf der slowakischen Breitspurstrecke nie durchgeführt. Es verkehren derzeit zirka zehn Güterzugpaare.

Zur Zeit wird eine Weiterführung der Breitspurbahn nach Bratislava und sogar nach Wien diskutiert. Als Joint Venture der davon betroffenen Bahnverwaltungen (RŽD, UŽ, ŽSR und ÖBB) kam es zur Gründung einer "Breitspur PlanungsgesmbH". Zur Zeit soll eine Machbarkeitsstudie über dieses Vorhaben ausgearbeitet werden. ([www.breitspur.com](http://www.breitspur.com)).

### VERWENDETE LITERATUR:

- 📖 Paul Engelberg, Schmalspurig durch Ungarn II: Die ehemals ungarischen Gebiete, Malmö 2011
  - 📖 Walter Krobot, Josef Otto Slezak, Hans Sternhart, Schmalspurig durch Österreich, Wien 1991
  - 📖 Dušan Lichner, Úzkokol'ajky na Slovensku, Žilina 2001
  - 📖 Ohne Autorennennung, Eine Breitspurstrecke in der Tschechoslowakei, Artikel in Eisenbahn Österreich 2/1966
  - 📖 Mehrere Beiträge aus [de.wikipedia.org](http://de.wikipedia.org)
- Die Adressen sind auf [www.Fern-Express.de](http://www.Fern-Express.de) verlinkt.

Die Waldbahn Vyčylovka (HLÚŽ), 760 mm, liegt im Norden der Slowakei an der Grenze zu Polen in den Slowakischen Beskiden. Auf der anderen Seite des Passes befindet sich eine weitere Museumsbahn, die auf S. 37 erwähnte Waldbahn Oravska lesna Železnice.

Früher besaß das Netz eine Gesamtlänge von 61 km, Heute werden ca. 5 Kilometer für touristische Zwecke genutzt. Dabei wird der enorme Höhenunterschied von 217 Metern durch Spitzkehren bewungen. Neben Dieselloks verfügt die Bahn mittlerweile über zwei Dampfloks ungarischer Herkunft.

Das Foto von Karl-W. Koch stammt aus dem August 2003.



**2 x Tatabahn: Triebwagen TEVD Nr. 22 am 11.08.2012 im Depot Poprad. Das 1912 von Ganz Budapest (elektrischer Teil von Siemens Schuckert) gebaute Fahrzeug stammt aus der Anfangszeit der elektrischen Tatabahnen und diente als Post- und Gütertriebwagen. 1987 wurde es restauriert und wird seitdem mit dem Beiwagen Nr. 16 bei der touristischen Personenbeförderung eingesetzt. (Foto: Peter Pohl)**

**Ein Vertreter der neusten Triebwagengeneration nähert sich der Haltestelle Tatranska Polianka. (Foto: KWK, August 2003)**





Das Jahr 2003 gehörte noch zu den besseren Zeiten der Bahn Trenčianske Teplá—Trenčianske Teplice, im Berufsverkehr war selbst der Beiwagen gut ausgelastet ... Hier hat der Zug gerade die Zwischenstation Kaňová verlassen. (Foto: KWK, August 2003)

125.840/839 + 125.838/837 sowie 125.803/804 als Schiebelok haben mit ihrem Güterzug das Ziel der Reise fast erreicht ! Kurz davor wurde der Güterzug am 29.03.2003 in Trebisov bildlich festgehalten. (Foto: Michael Hainz)

