



# Vasúti Örökség Vándorkiállítás

## RAIL4V4+V Vasúti Örökség Projekt az Ifjúság Bevonásával

### Vándorkiállítás

A V4 országok és Vajdaság vasúti örökségeit bemutató vándorkiállítás a Visegrádi Alap által támogatott Rail4V4+V projekt keretében készült. A kiállítás országonként 10-10 olyan vasúti helyszínt vagy létesítményt mutat be, ami története, az ország vagy egy régió életében betöltött szerepe, vagy éppen műszaki különlegessége folytán figyelmet érdemel. Vannak közöttük kiváló állapotban lévő és működő vasúti örökségek, és elhagyatott, leromlott állapotú létesítmények.

A kiállítás célja, hogy ezen örökségek bemutatásán keresztül felhívja a figyelmet a vasútra, mint a fenntartható fejlődés egyik zálogára a közlekedés és áru fuvarozás területén. Továbbá ráirányítsa a figyelmet az elhagyott ipari-vasúti létesítményekre, melyek megőrzése, újrahasznosítása csökkenti az ökológiai lábnyomot és növeli épített környezetünk sokszínűségét.

A kiállítás 2024. szeptembere és 2025. februárja között öt országban 15 helyszínen lesz látható.

A poszterek angol nyelvűek. Kérjük, a magyar fordításért scannelje be a QR-kódot, majd az adott országhoz tartozó harmonikamenü megfelelő sorára kattintva olvassa el a szöveget. Ezeket a leírásokat később is elolvashatja.



### A magyarországi kiállítás helyszínei és időpontjai

A három magyar kiállítási helyszínen az alábbi időpontokban lesz látható a tárlat:

- [Földalatti Vasúti Múzeum](#): 2024. november 8. és 17. között
- [Vasúttörténeti Park](#): 2024. november 19. és 24. között
- [Békéscsaba vasútállomás](#): 2024. november 26. és december 4. között

A kiállítási helyszínek megközelítéséről, nyitvatartásáról és az esetleges jegyárakról kérjük, hogy a helyszínek honlapjain tájékozódjanak.

## Rail4V4+V Projekt

A Rail4V4+V elnevezés a V4 országok plusz Vajdaság régió, valamint a vasút kapcsolatára utal. A projekt első fázisa 2021-ben indult, melynek célja a vasút népszerűsítése volt, mint a fenntartható turizmus fejlesztés eszköze. Célunk volt



annak bemutatása, hogy a turizmusban a vasút nem csupán, mint környezettudatos közlekedési eszköz, de mint önálló kulturális turisztikai helyszín is szerepelhet. Ehhez létrehoztunk egy interaktív weboldalt [www.rail4v4v.com](http://www.rail4v4v.com) és bemutattunk országonként 5-5 vasúti örökséget. A projekt második fázisában további 5-5 helyszín került fel a honlapra és ezáltal a turisztikai kínálatra. A projekt ezúttal a „Rail4V4+V vasúti örökség ápolása az ifjúság bevonásával” címet viseli, jelezve, hogy a projekt fókuszában a fiatalok, illetve vasúttal, örökségvédelemmel kapcsolatos elképzelések állnak. A projektben online konferenciát és vasúti tárgyú fotópályázatot rendeztünk a fiatal generáció számára.

## Konzorcium

A Rail4V4+V projektben egyetemek, kutatóközpontok, tanácsadók, alapítványok turisztikai és kulturális szolgáltatók vesznek részt, biztosítva a sokoldali nézőpontot és megközelítést. A projektet változatlan felállással, ugyanaz a konzorcium valósítja meg: a CULTstore Cultural Studies Platform (SRB), az [IndustrialHeritageHungary](http://IndustrialHeritageHungary) - Aviscon Kft. (HU), az Ipari Örökség Kutatóközpontja FA CTU (CZ), a Szlovák Műszaki Egyetem Építészeti és Tervezési Kara (SK) és a Sziléziai Ipari Örökség Védelméért Alapítvány (PL).

## Visegrádi Alap

A Nemzetközi Visegrádi Alap a Visegrádi Csoport (V4) országainak (Csehország, Magyarország, Lengyelország és Szlovákia) kormányai által létrehozott nemzetközi donorszervezet. Célja, hogy támogassa a V4-régióban élők közötti, valamint a V4-régió és más országok és régiók közötti kapcsolatokat erősítse Közép-Kelet-Európában azáltal, hogy támogatást nyújt civil, társadalmi kezdeményezéseknek. Az alap 8 millió eurós éves költségvetése a V4-ek kormányainak egyenlő mértékű hozzájárulásaiból áll.

- 
- **Visegrad Fund**
- 
-

# Magyarország

## 1. Biatorbágyi Viadukt

A biatorbágyi viaduktok a Füzes-patak széles völgyét hidalják át 20-25m magasságban. Az északi viadukt 1883-1884-ben a Budapest-Kelenföld-Újszõny (most Komárom) vasútvonal kivitelezésekor épült. A déli völgyhidat a Budapest - Hegyeshalom vonal második vágányával egyidőben, 1898-ban építették. A Budapest-Hegyeshalom vasútvonal 1931-1932. évi villamosítását követően a biatorbágyi völgyhidak áthidaló szerkezeteit meg kellett erősíteni. A Budapest-Hegyeshalom vasútvonal korszerűsítése új nyomvonalat kívánt, emiatt 1977-ben a viaduktokon megszűnt a vasúti személyforgalom, majd 1979-ben a lecsökkent teherforgalom is. A jobboldali viadukt jelenleg gyaloghídként, kilátóként szolgál, a baloldali viadukt le van zárva.

## 2. Budavári Sikló

A Budavári Siklót -egykori nevén a Budai Hegypályát- 1870-ben adták át. Ez volt a világ második siklója. Építését a lyoni példa alapján Széchenyi Ödön kezdeményezte, annak érdekében, hogy a Várban működő minisztériumok, hivatalok és a Várszínház könnyebben megközelíthető legyen. Az akkor még valóban tömegközlekedési igényeket kielégítő újdonság hamar népszerűvé vált. A második világháborúban súlyosan megsérült Sikló helyreállítása 1984-1986 között történt. A Duna-part látképe és a Budai várnegyed a Siklóval 1987 óta az UNESCO világörökség része.

## 3. Millenniumi Földalatti Vasút és Múzeum

A budapesti földalatti vasút megnyitására 1896. május 2-án került sor. A londoni után a budapesti volt a világ második földalattija és az első a kontinentális Európában. Építésekor a vonal teljes hossza 3,7 km volt, kilenc földalatti és két felszíni megállóval. 1972-73-ban a vonal teljes hosszában föld alá kerül, a nyomvonalat meghosszabbították a Mexikói útig, ezzel a 11 megállóval rendelkező vonal 4,4 kilométer hosszúra bővült. 1995-ben a millecentenáriumra készülve a nyolc műemléki állomást az 1896-os arculat szerint felújították. 2002-ben az Andrássy út és műemléki környezetének részeként a millenniumi földalatti is felkerült az UNESCO világörökségi listájára. A Deák téri Földalatti Vasúti Múzeum ennek az egyedülálló földalatti vasútnak állít emléket.

## 4. Vasúttörténeti Park

A Vasúttörténeti Park -Európa első interaktív vasúti parkja- 2000 július 14-én nyílt meg az Északi Fűtőház területén. Az Északi Fűtőház telep 1909 és 1911 között épült 70.000 m<sup>2</sup>-es telephelyen. 1911-től a telepen egy 22 állásos (félkör alakú) és egy 34 állásos (háromnegyedkör alakú) körfűtőház működött. A két létesítmény együtt 200 gőzmozdony kiszolgálását látta el. A Vasúttörténeti Park Európa egyik legnagyobb interaktív szabadtéri vasúti múzeuma. A látogatók nemcsak megtekinthetik a régi járműveket, hanem maguk is kipróbálhatják azokat. Sajatossága a parknak, hogy nem csupán a gördülő állomány, de a vasúti infrastruktúra is (pl. fordítókorongok, szerelőállások, kiszolgáló létesítmények) is megtekinthetők.

## 5. Gödöllői Királyi Váró

A királyi pár koronázási ajándékként kapta a gödöllői kastélyt. Erzsébet királyné - 1898-ban bekövetkezett haláláig - rendszeresen látogatta a kastélyt, ahova férje, Ferenc József is gyakran elkísérte. 1882-ben neoreneszánsz stílusú új királyi várótermet építettek a királyi párnak, valószínűleg Rochlitz Gyula, a Keleti pályaudvar tervezője rajzai alapján. A második világháború vége felé a visszavonuló német csapatok felrobbantották a vasútállomás épületét. 2011 -ben a Királyi Várót rekonstruálták az 1882-es eredeti tervek alapján. A felújítás ICOMOS díjat kapott. Jelenleg az épület múzeumként és esküvők, konferenciák, kamarakonzertek rendezvénytermeként működik.

## **6. Békéscsaba vasútállomás**

Az Arad-Szajol vasútvonalon található békéscsabai vasútállomást 1858. október 25-én adták át a forgalomnak. Az eredeti állomásépület a Tiszavidéki Vasút III. rendű indóház típussterve alapján épült. 1928-ban Goszleth Béla, a MÁV mérnöke által tervezett új, neobarokk épület építették mellé. Sajnos a háború alatt mindkét állomásépület megsérült, és a következő évtizedekben állaguk leromlott. Az épületeken csak stílusidegen, és részleges felújítások történtek. 2013-2016 között azonban a MÁV, mindkét állomásépületet a műemlékvédelmi szempontokat maximálisan figyelembe véve felújította és a XXI. századi igényeknek megfelelően korszerűsítette

## **7. Miskolc-Tiszai vasútállomás**

A „Miskolcz” vasútállomás átadására 1859. május 24-én, díszes avatóünnepség nélkül került sor. Az állomást 1901-ben Pfaff Ferenc, a MÁV főépítésének tervei alapján átépítették. Az 1940-es évekre Miskolc jelentős vasúti csomóponttá vált. A második világháború alatt a Tiszai pályaudvar és a rendező pályaudvar a háború egyik legnagyobb bombatámadását szenvedte el. A szocializmus évtizedeiben az állomásépület állaga leromlott. 2003-ban azonban az állomásépületet az eredeti 1901-es állapot szerint felújították és a mai kor igényeinek megfelelően modernizálták.

## **8. Keleti pályaudvar**

A Keleti pályaudvart, eredeti nevén a Központi pályaudvart 1884. augusztus 16-án nyitották meg. Az épületet Rochlitz Gyula, a vágánycsarnok hatalmas vasszerkezetét Feketeházy János tervezte. A második világháború alatt az állomás súlyosan megrongálódott, egy része kiégett, helyreállítása évekig tartott. 2002 és 2008 között felújították a központi homlokzatot és a vágánycsarnokot, valamint restaurálták a Lotz-termet. 2023 május 1-jén az aluljáró szinten megnyitották a korszerű és akadálymentesített Keleti Utascentrumot. A fejlesztések és felújítások ellenére a Keleti pályaudvar számos része továbbra is igen leromlott állapotban van.

## **9. Gyermekvasút**

A keskeny nyomtávú vasút első, Széchenyihegy és Virágvölgy közötti szakaszát 1948. július 31-én adták át. A gyermekvasutat ekkor Úttörővasútnak hívták. A pályát a következő években két fázisban bővítették. 1949 júniusig a Szépjuhászné (6,7 km), 1950. augusztus 20-ára Hűvösvölgy (11,2 km) állomásig készült el az egyvágányú pálya. A gyermekvasút vonalán számos mozdony, motorvonat és személykocsi működött. Az Úttörővasút nevét 1990-ben Gyermekvasútra változtatták. A budapesti Gyermekvasút a maga nemében egyedülálló. 2015-ben bekerült a Guinness-rekordok közé: 11,7018 kilométeres vonalával a világ leghosszabb olyan vasútvonala, ahol a forgalmi és kereskedelmi szolgálatot gyermekek látják el.

## **10. Alföldi Kerti Gazdasági Vasutak**

Az Alföldi Kerti Gazdasági Vasutak (AKGV) Magyarország legjelentősebb keskeny nyomközű iparvasúti magángyűjteménye. Az AKGV története 1998-ig nyúlik vissza, mikor a békéscsabai Bohn téglagyár területén zajló bontási munkák miatt veszélybe került a 600 mm nyomtávú iparvasút egy szakasza. Az AKGV alapítójának családja ekkor vásárolt meg a téglagyártól két kibontott fordítókörongot, valamint annyi pályaanyagot, ami lehetővé tette egy kb. 50 méter hosszú kerti vasútvonal kiépítését a család hétvégi telkén. Az évek során a vasútvonalat jelentősen kibővítették, további lelkes örökségvédők is csatlakoztak a kezdeményezéshez. Az egykori hétvégi telek egy mini vasúti skanzenné alakult, mely alkalmas 600 mm nyomtávú iparvasúti járművek és infrastruktúrájuk működés közbeni bemutatására.

# Szerbia

## 1. Újvidéki rendező pályaudvar

Az újvidéki rendező pályaudvart 1924-ben adták át, bár a projektet már 1915-ben jóváhagyták. A komplexum legérdekesebb építménye a körfűtőház, amely tipikus példája a 20. század elején Európa-szerte épült hasonló vasúti épületeknek. Az idők során a fűtőházat a rendező pályaudvar zavartalan működéséhez szükséges további létesítményekkel egészítették ki. Amikor az új vasútállomás 1964-ben megkezdte működését, a rendező pályaudvar továbbra is üzemben maradt. Jelenleg a pályaudvarnak csak egy része van használatban.

## 2. Bánsági keskeny nyomtávú vasútvonal

A Bánság fejlődését és a Monarchiába való integrálódását nagymértékben elősegítette az 1898-ban átadott Nagybecskerek-Zsombolya keskeny nyomtávú vasútvonal. A vasút épületeit a Magyar Államvasutak szabványosított típustervei adaptálásával tervezték, a "növekvő ház" koncepciója alapján. Bár a síneket a 20. század második felében elbontották, a vasútvonal mentén található létesítmények - bár rossz állapotban, sérülten és nem megfelelően karbantartva - a legmegbízhatóbb bizonyítékként szolgálnak a vasút egykori létezésére és jelentőségére.

## 3. Az első vajdasági vasútvonal

A legrégebbi vajdasági vasútvonal, -amely a bányászati központ Oravicabányát és a legközelebbi folyami kikötőt Básiást kötötte össze- 1854-ben készült el. A vonal központi állomása a mai Szerbia területén található Jasenovo faluban volt. Az első világháború után a vonalat fokozatosan felszámolták. Mára a síneket végleg elbontották, és az egykori vasútvonal mentén álló épületek nagy része teljesen elpusztult. A jasenovoi vasútállomás, bár védett kulturális örökség, meglehetősen rossz állapotban van, és nincs funkciója, akárcsak a fehértemplomi állomásnak.

## 4. Újvidék (Novi Sad) vasútállomás

Az újvidéki pályaudvart a Farkas Imre által vezetett „Architect” építészstúdió tervezte, lendületes és kreatív légkörben, integrálva a nyílt pályázat követelményeit a vasút korszerűsítésére vonatkozó szakértői javaslatokkal. Az első vonat 1964. május 24-én gördült be az új állomásra. Az újvidéki pályaudvar terve koncepcionális, funkcionális, építészeti és urbanisztikai szempontból is jelentős előrelépést jelent. Annak ellenére, hogy nem részesült megfelelő elismerésben, a vasútállomás épülete -csaknem hat évtized elmúltával is- kétségtelenül a háború utáni modernizmus reprezentatív példája.

## 5. Zombor vasútállomás

Röviddel az új állomás 1869-es átadása után Zombor jelentős vasúti csomóponttá vált, ami serkentette gazdasági fejlődését. Az 1. osztályú típuserv alapján épült felvételi épületet a kor építészeti és építési szabványainak megfelelően tervezték, a Habsburg Monarchia más nagy központjaiban található állomásépületekhez hasonlóan. A 20. század végére azonban a vasúti tevékenység Bácskában jelentősen csökkent, aminek következtében Zombor elvesztette vasúti csomóponti státuszát. Ennek ellenére az állomásépület továbbra is üzemel, de meglehetősen elhanyagolt állapotban van.

## 6. Nagykikinda vasútállomás

Nagykikindára az első vonat 1857. november 15-én érkezett, amikor a Szeged - Nagykikinda - Temesvár vasútvonalat üzembe helyezték. 1883-ban összeköttetést létesítettek a megyeközponttal, Nagybecskerekkel. Nagykikinda vasúti csomópontként való jelentőségét kiemeli a híres Orient Expressz, amely 1972-ig közlekedett a városon keresztül. A felvételi épület az akkor érvényes szabványtervek szerint épült. A Nagykikinda vasútállomás ma is üzemel, miután az elmúlt években gondosan felújították, hogy megőrizze építészeti jelentőségét, összhangban Pfaff Ferenc 19. századi bővítési tervével.

## 7. Mokrin vasútállomás

Mokrin vasútállomás a történelmi Szeged - Nagykikinda - Temesvár vonalon található, amelyet 1857. november 15-én nyitottak meg a forgalom számára. A Párizs és Konstantinápoly között közlekedő híres Orient Express útvonalának egyik állomása volt. Az állomásépület a Monarchia vasúthálózatának bővítése során alkalmazott tipikus projekt séma szerint épült. Az állomást a vasút bezárásakor magára hagyták, és a forgalom a mai napig nem indult újra. Ma már alig látszik a vasútvonal, a felvételi épület belsejét jórészt elbontották.

## 8. Melence vasútállomás

Az első vonat 1883. július 8-án haladt át Melencén, amikor megnyitották a Nagykikinda - Beodra - Nagybecskerek vonalat. A felvételi épület téglalap alaprajzú, a hosszabbik oldala a sínekkel párhuzamos, rajta kilenc nyílás (ablakok és ajtók) található, amelyek fölött vakolatból készült boltövek vannak. A melencei vasútállomás felvételi épülete elég rossz állapotban van. A 2024-re tervezett felújítás magában foglalja a homlokzat, ácyszerkezet, tető renoválását, lakatosmunkákat, mellékhelyiségek kialakítását, valamint egyéb belső és külső munkálatokat. A komplexum jelentős értéket képvisel a máig üzemképes állapotú vasúti vezérlő berendezések és eszközök miatt.

## 9. Beodra vasútállomás

1882 augusztusában felfüggesztették a beodrai vasútállomás építésének munkálatait. Az állomás ugyanis olyan helyen épült, ahol nincs forgalom, így nem felelt meg rendeltetésének. Végül az állomás mégis ezen a helyen épült meg, mert Karátsonyi Guidó gróf azzal a feltétellel járult hozzá a vonal megépítéséhez, hogy az állomás a kastélya parkjának végén legyen. Az egykori Nagykikinda-Nagybecskerek vonalon ez a felvételi épület a legautentikusabb, és feltehetően csak minimális karbantartási beavatkozásokat végeztek rajta. Az épületben korábban szolgálati helyiségek, várótermek és az állomásfőnök lakása volt. Bár a felvételi épületet bezárták, a vonatok továbbra is megállnak ezen az állomáson.

## 10. Nagybecskerek vasútállomás

Nagybecskerek 1883. július 8-án került be a Monarchia vasúti vérkeringésébe, amikor a megépült helyi érdekű vasútvonal összekötötte Nagykikindával. A korszak neves személyiségei is megfordultak ezen az állomáson, többek között Ferenc Ferdinánd trónörökös, akit lenyűgöztek a torontáli vadászterületek. A felvételi épület egyszintes volt, hangsúlyos oldalrizalitokkal. A vasúti építészeti jellegzetes elemei ezen az épületen is jelen vannak: környílás, habarcsba ágyazott kő- és téglaimitáció, téglaberakások. A Nagybecskerek vasútállomást a 20. században megszüntették. Szociális lakásokat alakítottak ki benne, és az épület nincs megfelelően karbantartva.

# Szlovákia

## 1. Pozsonyi Közlekedési Múzeum

A múzeum az első pozsonyi gőzmozdonyállomás, az egykori 19. századi Magyar Középponti Vasút telephelyén található. A múzeum a közlekedés átfogó tárházaként működik, állandó kiállítása révén bemutatva a közúti és vasúti közlekedés eszközeit. A múzeumkomplexum nemzeti kulturális műemlék, a 19. század második feléből származó két szomszédos raktárépületben működik. A raktárépületek egyedülállóak, és a vasúti közlekedés korstílusát szemléltetik, mivel az ipari építészet úgynevezett vasúti stílusában készültek: jellegzetes téglapépületek, köelemekkel és a tetőt tartó oszlopokkal.

## 2. 34 vasúti alagút

Az eredeti Zólyom – Ruttká vasútvonal a Magyar Északi Vasút által elkezdett, majd annak csődje után a MÁV által folytatott, Budapest - Salgótarján - Losonc - Zólyom - Ruttká vonal része volt, amelyet 1872. augusztus 12-én helyeztek üzembe. A Zólyom és Besztercebánya közötti szakasz 1873. szeptember 3. óta üzemelt. 1936-ban kezdődött az utolsó, Besztercebánya – Alsóstubnya közötti szakasz építése, amely a meglévő vonalakat volt hivatott összekötni. Az alagutak száma és a pálya hossza a nehéz geológiai viszonyok miatt az építkezés során többször változott. A pálya legmagasabb pontja 692,94 m tengerszint feletti magasságot ért el. A második világháború végén a viaduktok és hidak nagy részét a visszavonuló német csapatok megsemmisítették. Újraépítésük után a forgalom 1946. március 17-én indult újra a vonalon.

## 3. Besztercebányai vasútállomás

Besztercebánya új pályaudvarának építésére 1941-ben írták ki a pályázatot. A pályázat nyertese Ján Štefanec építész volt, egy szimmetrikus kompozícióval. A pályázati terv építészeti szempontból grandiózus volt, melyet többször módosítottak. A végső terv is megerősítette az eredeti megoldást, miszerint az építmény egy vonalas épület, központi fogadócsarnokkal, melyet két hosszanti szárny fog közre. A vasútállomás architektúráját elsősorban az utasfelvételi csarnok nagy tömege uralja, a főhomlokzatok városra és a vágányokra néző felületeivel. A homlokzatokat oszlopokkal elválasztott magas ablakok tagolják. A vasútállomás előtti bejárati lépcső két oldalán monumentális homokkőszobrok állnak. A fogadócsarnok falait csiszolt márványlapokkal burkolták.

## 4. Štefánik páncélvonat

A Štefánik páncélvonat építésére vonatkozó parancsot 1944. szeptember 4-én adták ki. Az építés a Szlovák Vasutak zólyomi műhelyeiben történt. A Štefánik és a Hurban páncélvonatok voltak az elsők, amelyek 1944. október elején beavazkoztak a harcokba. A vonat öt kocsiból, egy mozdonyból, és a pályakarbantartó kocsiból állt. A háború befejezése után három páncélvonat-vagon visszakerült Szlovákiába. Míg az egyik harckocsi vagon ócskavas telepen végezte, a másikat Zólyomban rekonstruálták és megőrizték. 2014-ben, a síneken töltött évek után a Štefánik rögtönzött páncélvonat géppuska kocsija visszatért Besztercebányára, és az SNP Múzeum területén található Nehéz Haditechnika szabadtéri kiállítás állandó részévé vált.

## 5. Horehronie Expressz

A pálya az úgynevezett közép-szlovákiai vasút része, és a Kassa-Bohumín, valamint a fontos közlekedési csomópont, Zólyom közötti összeköttetés részét képezi. A vasúti összeköttetés három szakaszban épült ki 1884 és 1903 között. A garamfői Telgárti hurok a Vereskő-Margitfalva vasútvonal része és Szlovákia egyik legjelentősebb vasúti műszaki létesítménye. Az építkezés 1931-ben kezdődött, és hihetetlenül rövid idő, 5 év alatt sikerült megvalósítani. A Telgártsky viadukt főívének fesztávolsága 32 méter. A híd 22 méter magasra emelkedik, hossza meghaladja a 86 métert. A vonalon a forgalom 1982-es megszüntetése előtt még 36 km pálya volt üzemben, amely a Fekete-Garam és mellékfolyóinak völgyeiben haladt. 1982-ben ezt a vonalat a Szlovák Köztársaság nemzeti kulturális műemlékévé nyilvánították. Emellett 2011-ben a feketegarami vasútvonalat a besztercebányai kerület hét csodája közé is beválasztották.

## 6. Szlovák Köztársaság Vasúti Múzeuma

A Szlovák Köztársaság Vasúti Múzeuma 1983-ban jött létre a Csehszlovák Államvasutak Keleti Vasúti Igazgatóságának részeként, Pozsonyban. 1994 óta a Vasúti Kutatási és Fejlesztési Intézet részlegeként működik. A múzeum be van jegyezve a múzeumok és galériák nyilvántartásába, és átfogó dokumentációs tevékenységet folytat a szlovákiai vasútfejlesztés területén. Ez magában foglalja a vasúttörténet tárgyi emlékeinek gyűjtését, értékelését, szakszerű kezelését és bemutatását. A Szlovák Köztársaság Vasúti Múzeuma szorosan együttműködik a Szlovák Köztársaság Vasútjának archívumával, amely a levéltári dokumentumok gyűjtéséért és megőrzéséért, a levéltári vagyonok szakszerű feldolgozásáért és kutatási tevékenységhez való rendelkezésre bocsátásáért felelős szakmai műhely.

## 7. Kiszuca-Árva erdei vasút

Két egymástól független erdei vasút volt a Kiszuca-Árva erdei vasút elődje. Az 1918-ban épült Árvai Erdei Vasút 22,6 km hosszú volt, de nem volt közvetlen kapcsolata a közforgalmú vasúthálózattal. A Kiszuca Erdei Vasutat szintén 1918-ban adták át, és 29 km hosszú volt. Ez a vasút közvetlen összeköttetésben állt a Kassa - Bohumín vasútvonallal. Bár a két pálya mindössze 8 km távolságra volt egymástól, egy magas hegygerinc választotta el őket. Az összekötő vonal 10,5 km hosszú volt, és 1925-26-ban épült meg. A terep meredeksége miatt a vonat csúcsfordítós rendszerben ötször váltott irányt, így ez a vasút az egyetlen fennmaradt ilyen jellegű vasútvonal Európában. A vasút az 1965-ös árvíz idején súlyos csapást szenvedett. A vasút nagy részét 1969 és 1972 között fokozatosan lebontották, a gördülőállomány egy részét pedig leselejtezték. Ugyanakkor 1972-ben döntés született arról, hogy a műszakilag és történelmileg legérdekesebb szakaszt a mellékvágányokkal együtt műemlékként megőrzik. A szlovák örökségvédelmi hatóságok 1991-ben a vasút mindkét szakaszát nemzeti kulturális műemlékké nyilvánították.

## 8. Tiszolc-Zbojská-Erdőköz fogaskerekű vasút

A Tiszolc-Erdőköz vasútvonalat 1896-ban hozták létre a kisgarami és a tiszolci vasművek összekötésére. A pálya két ütemben épült: először a Zólyombrézó-Erdőköz szakasz, majd az Erdőköz-Tiszolc szakasz. A 41,2 km hosszú pálya 725 m tengerszint feletti magasságban, a Zbojská-nyergén keresztül szeli át a Gömör-Szepesi érchegység gerincét. A pálya emelkedése, -különösen a legmeredekebb szakaszokon, Erdőköz és Bánovo állomások között- elérte az 50,2 ezreléket. A fogaslécés szakaszok teljes hossza 5,836 km volt. Bánovo és Zbojská állomások között a vonal 4,7 km hosszon 166 m szintkülönbséget hidalt át. A hegyvidéki terepet csak kiterjedt földmunkákkal és a mély völgyeket áthidaló viaduktok építésével lehetett leküzdeni. Napjainkban a vonalat személyszállítási és turisztikai célokra használják. A normál nyomtávú, gőzüzemű fogaskerekű vasút egyedülálló Európában.

## 9. Tátrai Villamosvasút (TEŽ)

A Tátrai Villamosvasút (TEŽ) megalakulása óta biztosítja a környezetbarát közlekedést a Magas-Tátrában. Ez a legrégebbi villamosított vasút Szlovákiában, egyben a legmeredekebb adhéziós hegyi pálya is a Szlovák Államvasutak (ŽSR) hálózatán, kilométerenként 59 ezrelékes emelkedővel. A pálya teljes hossza 35 km, ebből 19 km kanyarokból áll. A pályák vonalvezetése és egyes állomásépületek megjelenése a mai napig nem változott, állomásai az első vonatok idejéből származó épületek stílusát őrzik. A teljes TEŽ hálózat, beleértve a fogaskerekű vasútvonalat is, ma is teljesen működőképes, és hatékonyan biztosítja a környezetbarát személyszállítást a Tátrai Nemzeti Park védett területén. A felsőtátrafüredi áramátalakító a poprádi erőművel együtt képet ad az egyik első szlovákiai villamosvasút műszaki megvalósításáról, és ebben rejlik a komplexum egyedisége.

## 10. Kassai Történelmi Gyermevasút

A Kassai Történelmi Gyermevasút 1955 és 1956 között épült Kassai Úttörővasút néven. Ez volt az akkori Csehszlovákia első szabadidős célú vasútja. A korabeli Szovjetunió hasonló vasútjainak példáját követve épült, és célja a fiatal vasúti dolgozók nevelése és motiválása volt. Korábban, és napjainkban is, a működést elsősorban Kassa városa finanszírozza. A Kassai Történelmi Gyermevasút külön kijelölt pályával rendelkezik, és nemzeti vasútnak minősül, amely Kassa város közlekedési igényeinek kielégítésére szolgál a nyári idegenforgalmi szezonban. A vasút a gyermekek és kirándulók öröme, valamint a jövő vasúti dolgozóinak képzésére szolgált és szolgál ma is. A pálya 3,899 km hosszú, 1000 mm-es nyomtávval. A pálya legmeredekebb emelkedése 26 ezrelék, a megengedett legnagyobb sebesség 20 km/óra. A kassai és a nagybörzsönyi történelmi keskeny nyomtávú vasút 2021-ben európai támogatást kapott a korszerűsítésre.



# Csehország

## 1. Chomutovi körfűtőház

A nagy vasúti komplexum egyszerre szolgált személy- és teherpályaudvarként, valamint rendezőpályaudvarként. A telephelyhez műszaki létesítmények is tartoztak: műhelyek és két körfűtőház. A két fűtőház építésének pontos ideje nem ismert. Az állomásépülethez közelebb található körfűtőház 22 állást tartalmaz, valószínűleg az első világháború körül épült. A 24-állásos mozdonyszín valószínűleg 1929 és 1930 között épült. Az épület a második világháborúban a bombázások következtében megsérült. A körfűtőházakat 2006 óta az Országos Műszaki Múzeum bérlő vasúti raktárként a gördülőállomány-gyűjteménye számára. Az elkövetkező években az Országos Műszaki Múzeum a létesítmények teljes rekonstrukcióját tervezi, hogy azok megfeleljenek a múzeumi tárgyak megőrzésére vonatkozó hatályos előírásoknak.

## 2. Korenovi mozdonyszín

Kořenov vasútállomás a Tanvald-Kořenov-Harrachov vasútvonalon található. Az eredeti vasútvonal 1900-1902-ben épült, és fogaskerekű vasúti szakaszokat, több alagutat, hidat és a fűtőházzal is rendelkező Kořenov vasútállomást foglalta magába. A mozdonyszínt 1903-ban építették Eduard Krammer építész tervei alapján. 1945-től a mozdonyszín a Csehszlovák Államvasutakat szolgálta egészen 1987-ig, amikor a havazás alatt a tető beszakadt, és az épület állaga leromlott. 2015-ben lelkes helybelieknek köszönhetően sikerült finanszírozást szerezni a felújítási munkákhoz. 2016-ban a projekt elnyerte a Nemzeti Örökségvédelmi Intézet díját. A vasútállomás épülete, a vízmű a kúttal, a fűtőház, a fordítókorong, a hídmérleg a cseh kulturális örökség része.

## 3. Poděbrady vasútállomás

Az eredeti, 1870-ből származó Poděbrady állomás épülete az osztrák Északnyugati Vasút szabványai szerint épült, melyet az új állomásépület építését követően lakóépület céljára alakítottak át. 1919-ben megkezdődött a Poděbrady-fürdő nagyszabású építése, és a városrendezési terv részeként a felvételi épület új helyét is kijelölték. Vojtěch Krch tervét 1929-1931-ben valósították meg. Az új vasútállomás vasbeton szerkezetű, téglafalazattal ellátott épület. Az egyes részek térfogata megfelel a belső funkcionális elrendezésnek. Vojtěch Krch Poděbrady vasútállomása a csehszlovák funkcionista építészet kiváló példája, és az ország egyik első funkcionista vasútállomása. Az állomás 2010 óta örökségvédelmi oltalom alatt áll.

## 4. Masaryk vasútállomás

Az első prágai vasútállomás koncepcióját Jan Perner, az állami vasút főmérnöke dolgozta ki. Az építési munkálatok 1844-ben kezdődtek. A késő klasszicista stílusú terminálépületet Anton Jungling tervezte. Az állomást többször átépítették. Az utolsó jelentős építészeti rétegek 1938-1945-ből származnak, amikor az indulási épületet Antonín Parkman tervei alapján a késői funkcionizmus szellemében alakították át. Bár a vasútállomás komplexum védett, egy időben fontolóra vették a lebontását. 2012 óta az összes épület több egymást követő felújításon esett át. 2002-ben a műhelyek és a mozdonyszín létesítményei átadásra kerültek az Országos Műszaki Múzeumnak.

## 5. Rynoltice vasútállomás

A Česká Lípa és Liberec városok közötti vasúti összeköttetést 1897 és 1900 között építették ki a barnaszén szállítására az észak-csehországi keresztirányú vasútvonal utolsó szakaszaként. Ennek során Rynoltice állomást ki kellett egészíteni üzemi létesítményekkel, ideértve egy ma már nem létező fordítókorongot, egy kőfalazatú, kétállásos mozdonyszínt és egy vízművet is. A rynolticei felvételi épület egyike a vasútvonal mentén található öt azonos épületnek. Tervezésük tökéletesen illusztrálja a vasúti építészet tágabb összefüggéseit. A terv Wilhelm von Flattich építész által a Déli Vasúttársaság számára 1860-ban készített szabványterveken alapul, amelyeket a tiroli Brenner-vonal mentén használtak a kőből készült épületeknél. A vasúti épületek nyers falazatát Hartwig Fischel építész és újságíró hozta be Ausztria-Magyarországra, aki együttműködött a „Ferdinánd császár Északi Vasúttársaság” tervezőirodájával.

## 6. Cheb vasútállomás

Cheb már 1865-ben fontos vasúti csomóponttá vált. 1895-ben tovább bővült, új raktárépületeket és egy többállásos mozdony szint építettek. Ezek ma már csak mementói a második világháború során elpusztult eredeti vasútállomásnak. Az új állomásépület a buszpályaudvarral együtt egy nagyméretű előteret kapott, amelynek főterengelye meghatározta az új épületcsoport szimmetrikus alapelrendezését. Az állomás főtervezőjévé Josef Danda építész neveztek ki. Azon elhatározása, hogy „a külső és a belső építészetnek optimista jelleget adjon” meghatározta az anyagok gondos megválasztását is. Míg az épület burkolatát sötétvörös és fehér kerámialapok alkotják szürke kővel kombinálva, addig a belső térben az üveg, a csiszolt acél, az alumínium, valamint a szintetikus anyagok dominálnak. Az épületet 1962. december 22-én adták át hivatalosan. Az utasforgalmi épület 2016 végén felkerült az ország védett örökségeinek listájára.

## 7. Děčín-Kelet vasútállomás

1869 és 1875 között az Osztrák Északnyugati Vasúttársaság vasútvonalat épített Bécs-től Děčínig, ahol csatlakozott a vasút a Drezda-Berlin vonalhoz. A Rudolf Frey által tervezett děčini vasúti határállomás -mely 1874. október 15-én nyílt meg- nagy vasúti pályaudvarral rendelkezett: raktárakkal, kocsiszínekkel és javítóműhelyekkel, és közvetlenül a Cseh Északi Vasúttársaság régebbi állomásával volt szomszédos. Az állomások együtt ma már egyetlen állomást alkotnak, Děčín-Kelet vasútállomást. Az utascsarnok stukkódíszei szoborallegóriák: a Duna női és az Elba férfi alakja. A két európai folyómedence, és ezáltal Ausztria-Magyarország és az újonnan egyesített Németország közötti kapcsolatot maga Frey építésze is szimbolizálja, amely a bécsi Ringstrasse reneszánsz stílusát a Karl Friedrich Schinkel-féle berlini neoklasszicizmusra való utalásokkal ötvözi. Az 1964 óta műemléki védetség alatt álló, kivételesen jó állapotban lévő épület azonban ma már használaton kívül áll.

## 8. Prága-Žižkov teherpályaudvar

A Žižkov teherpályaudvar 1936. március 1-jén kezdte meg rendes működését. Ez volt az első és egyben az utolsó megvalósított szakasza az 1927-ben Miroslav Chlumecký (1878-1957), az állami vasút főmérnöke által kidolgozott "A prágai vasutak jövőbeli átalakításának terve" végrehajtásának. Mintául a többemeletes épületekkel körbevett, többszintes észak-amerikai vasútállomások szolgáltak. A prágai áruszállítás uralkodó iránya határozta meg a két párhuzamos rakodó- és raktárépület méretét. Chlumecký azonban a saját maga által kitalált háromdimenziós útvonalvázlatok segítségével vertikálisan is szétválasztotta a kétirányú (kimenő és beérkező) forgalom különböző üzemeltetőit. Karel Caivas és Vladimír Weiss építészeké az érdem, hogy ezt az egyedülálló működési elrendezést fizikai formába öntötték, amely tökéletesen megvalósítja az „épület, mint gépezet” gondolatát.

## 9. Uherské Hradiště vasútállomás

Uherské Hradištěben már 1883-ban vasutat létesített az Osztrák Helyiérdekeltségű Vasúttársaság, és már öt évvel később a Staré Město és Uherský Brod között futó 20 kilométeres helyi vonalat összekapcsolták a Brno és a szlovákiai Trenčianska Teplá városát összekötő Vlárý-vonallal. Az Uherské Hradiště-i állomás tervét az Igazgatóság építési osztálya készítette 1925-ben, de azt Miloš Fikr mérnök átdolgozta. A tervező „a jellegzetes népi építészet elemeit” alkalmazta. Ez leginkább a magas nyeregtetőkben és a perontetőknel alkalmazott ácsmunkában nyilvánult meg. Az épületet emellett az egyedülálló morva-szlovák néprajzi régió népi hímzéseinek motívumaival díszítették. Az épületet 2004-ben ismét felújították, és 2011-ben egy országos felmérésen elnyerte a „legszebb vasútállomás” címet. Az Uherský Brodban található ikerpárjával együtt valószínűleg ez az állomás a vasútépítészet népi motívumok felhasználásával történő megreformálására és kontextusba helyezésére irányuló korabeli erőfeszítések leglátványosabb eredménye.

## 10. Meziměstí vasútállomás

A Choceň és Meziměstí közötti vasútvonal, amelyet a kiváló vasúti mérnök, Auguste de Serres-Wieczffinsky irányításával terveztek, 1877-ben csatlakozott a porosz vasúthálózatához. Az állomás építése 1876 júniusa és 1877 augusztusa között zajlott. A hosszúkás, egyszintes állomásépület két csarnokból áll, középen egy kétszintes résszel összekötve. A várótermet az utca felől egy nyolcvan méter hosszú, üvegezett verandán keresztül lehet megközelíteni. Az épület a keleti végén egy magas, tágas pénztárcsarnokhoz csatlakozik. Ezt a szokatlan építészeti kialakítást valószínűleg Johann Oehm építész tervezte. Meziměstí nemzetközi forgalma azonban soha nem érte el a várt mértéket, és 1939-ben teljesen megszűnt. A másodosztályú várótermet 1947-ben színházteremmé alakították át. 2008 óta egy kis magánmúzeumi kiállítás is látogatható, amely közvetlenül a pénztárcsarnokból érhető el.

# Lengyelország

## 1. Jaworzyna Śląska vasútállomás

A Jaworzyna Śląska vasútállomás 1842-1843-ban épült a Wrocław-Wałbrzych vasútvonal részeként, amely a mai Lengyelország második legrégebbi vasútvonala. A Rundbogenstil stílusban épült állomáson két nyolcszögletű torony állt, amelyeket 1950 körül lebontottak. Az állomásépület egészen a 21. század elejéig betöltötte funkcióját, amikor is kivonták a forgalomból. Annak ellenére, hogy Lengyelország három legrégebbi fennmaradt vasútállomásának egyike, jelenleg nem áll védetség alatt, és a forgalomból való kivonása óta az állaga egyre romlik.

## 2. Wrocław főpályaudvar

Wrocław főpályaudvarát 1855-1857-ben építették a felső-sziléziai vasútvonal kiindulópontjaként. Tervezője Wilhelm Grapow porosz királyi építész volt. A 19. század végén, amikor a Német Birodalom kormánya nagy összegeket fektetett a vasútépítésbe, az állomást kibővítették. A főcsarnok homlokzatát 1899-1904-ben átalakították. 2010-2012-ben az állomást a 2012-es Európa-bajnokságra teljesen felújították. Wrocław Glówny a város legnagyobb és legfontosabb személypályaudvara. Több fontos útvonal csomópontjában található, és a kiszolgált utasok számát tekintve a legnagyobb vasútállomás az Alsó-sziléziai vajdaságban, valamint Lengyelországban.

## 3. Sziléziai Vasúti Múzeum

A Jaworzyna Śląska vasútállomást a 20. század elején egy körfűtőház építésével bővítették, amelyet 1909 nyarán vettek használatba, és egészen az 1990-évek végéig a gőzmozdonyok állomáshelyeként szolgált. Ezután a gőzmozdonyok állami szabadtéri múzeumává alakították át, amelyet végül 2002-ben zártak be. A fűtőházat 2004-ben adták alapítványi kezelésébe, amely létrehozta a Vasúti Múzeumot. Ez Lengyelország legnagyobb, múzeumi célokra megőrzött történelmi mozdonyszíne, amely rendelkezik a mozdonyok, köztük a gőzmozdonyok kiszolgálásához szükséges és működőképes létesítményekkel.

## 4. Vasúti híd a Pilchowickie-tó felett

A hidat 1905-1906-ban építették a Jelenia Góra-Żagań vonal részeként. Két, egymástól 85 m-re lévő beton- és kőpilléren nyugszik, amelyeken a híd fő része – egy 135 m hosszú, parabolikus kialakítású acél rácsos tartó szerkezet - nyugszik. A híd a tározó medrének alja fölött mintegy 40 méterrel helyezkedik el, ami az ország egyik legmagasabb hídjává teszi. A híd eredetileg egy száraz völgy fölé emelkedett, amelyet a pilchowicei gát 1912-es megnyitása után vízzel töltöttek fel. A gát -építésekor- a korabeli Európa legnagyobb kő- és betongátja volt. 2020-ban, miután értesültek a hídnak a Mission Impossible 7 című filmben való felhasználásának terveiről, az Alapítvány elkészítette a híd műemlékké nyilvánítási kérelmét, és 2020 augusztusában a hatóságok a jogi védelemről döntöttek, így a híd megmenekült a pusztulástól.

## 5. Mały Wolowiec alatti alagút

Az alagút Alsó-sziléziai vajdaságban, Wałbrzych és Jedlina Zdrój városok között, a Wałbrzych-Kłodzko vasútvonalon található. A Mały Wolowiec hegység alatt húzódó kettős vasúti alagút Lengyelország egyik leghosszabb alagútja. Építésére döntő hatással volt a francia-porosz háború, amely rámutatott a vasút korszakos jelentőségére. Az első, 1560 m hosszú alagutat 1876-1879 között építették. A második, párhuzamos, rekord hosszúságú, 1601 m-es alagutat 1907-1912 között fúrták. Az alagutak kőtömbökből, részben klinkertéglából, esetenként vasbetonelemekkel kiegészítve készültek. Az első alagutat az 1990-es évek végén üzemben kívül helyezték.

## **6. Katowicei Wujek szénbánya**

A Wujek szénbányát (KWK Wujek) 1904-ben alapították Oheim-bánya néven, bár a kitermelés már 1899 novemberében megkezdődött, amikor az első széndarabokat a felszínre hozták. A bánya különálló vasúti mellékvágánya 1899-ben épült, és egészen 2021-ig folyamatosan segítette a szén és a kőzetek szállítását a telephelyről. A mellékvágányt a Wujek-bánya és a Staszic-bánya egyesülése után a bányából kitermelt szén és hulladék föld alatti szállításának megvalósítása miatt megszüntették. Hasonló sorsra jutott többek között a mellékvágányon található szénfeldolgozó üzem is. A tervek szerint az egykori vasúti kitérő és a műszaki infrastruktúra területét leválasztják, és a területet beruházási területté alakítják át.

## **7. Chorzówi Batory lemezhengermű**

A Batory lemezhengerművet 1873-ban alapították a Chorzówban található Bismarck acélmű termelési kapacitásának intenzív bővítésére válaszul. A gyár 1913-ban indította be Európa egyik legnagyobb kéthengeres (duó) hengerművét. A hengermű kezdettől fogva több száz hektárnyi területet foglalt el, több tucat hatalmas üzemcsarnokkal, amelyeket vasúthálózattal kötöttek össze. Ez megkönnyítette mind a késztermékek kiszállítását, valamint a részlegek közötti belső szállítását. A 21. század elején a hengermű elvesztette kapcsolatát a közforgalmú vasúthálózattal, és az acél és acéllemezek szállítása ma már kizárólag közúton történik. A belső vasúti szállítási rendszer azonban megmaradt, és továbbra is kiszolgálja a vállalat napi működését. A szállításhoz speciális, erre a célra tervezett vontatójárműveket és vagonokat használnak, amelyek lehetővé teszik akár több tíz tonna acéltuskó és acéllemez szállítását is.

## **8. Walbrzychi Victoria Kokszolóüzem**

A kokszolás kezdetei Walbrzych térségében a 18. század végére nyúlnak vissza. A helyi bányákból származó kőszén első sikeres kokszolását 1776-ban jegyezték fel. A mai Victoria területén 1798-ban már négy kokszolótelep működött, amelyek évente több mint 4500 tonna kokszot termeltek. Az üzemhez vezető vasútvonal kiépítése az úgynevezett sziléziai hegyi vasútvonal bővítéséhez és a Walbrzych Fabryczna állomás 1867-es megépítéséhez kapcsolódott. A vasútvonal megépítése előtt a szállítás lóval történt a legközelebbi vasútállomásra, Walbrzych Miastóba. A jelenlegi formájában több mint 130 éves működése során a vasúti mellékvágány több jelentős átépítésen és korszerűsítésen esett át. Ennek ellenére továbbra is üzemel, megkönnyítve a szén és a koksz szállítását.

## **9. KWK Wieczorek homokvasúti híd Katowicében**

A 19. és 20. században épült felső-sziléziai homokvasúthálózat egyedülálló volt és döntő szerepet játszott a régió bányászatában. A szénkitermelés után a bányák üregeinek feltöltéséhez nélkülözhetetlen töltőhomok szállítására használták. A homokvasút több száz kilométernyi vágányból állt, amely összekötötte a homokbányákat a régió szénbányáival, ipari üzemeivel és a régió közlekedési infrastruktúrájával. Bár a homokvasút jelentősége a nehézipar átszervezésével csökkent, maradványai még mindig láthatók, és a régió ipari múltjáról tanúskodnak. Az utolsó megmaradt, a sziléziai homokvasúthoz kapcsolódó műemlékek egyike a katowicei KWK Wieczorek egykori bánya Poniatowski-aknája mögött található rácsos szerkezetű rakodódóhíd. A híd közel 100 évig volt használatban, 1912-es építésétől 2020-ig.

## **10. Wrocław Városi Kikötő**

A wrocław Városi Kikötő 1899 és 1904 között épült. Ez volt a város által finanszírozott legdrágább beruházás abban az időben. A kikötő kiterjedt vasúti mellékvágány csoportot tartalmazott, amely nemcsak a vágányokat, hanem egy körfűtőházat, egy jelzőállomást és egy, a vagonok súlymérésére szolgáló vasúti hídmérleget is magában foglalt. A kikötő iparvágánya 2020-ig volt használatban, elsősorban a szén szállítására a közeli hőerőműbe. Sajnos a kikötő hivatalos bezárásával, a mellékvágány csoport fokozatosan leépült, és különböző elemeit elbontották. Ma már nem használják.