



A MAGYARORSZÁGI KESKENYNYOMKÖZŰ VASUTAK TURIZMUSBAN BETÖLTÖTT SZEREPE A CSORBATÓI FOGASKEREKŰ VASÚT PÉLDÁJÁN KERESZTŰL

Pavletits Péter

Doktorjelölt, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Regionális Politika és
Gazdaságtan Doktori Iskola; peter.pavletits@gmail.com, ORCID: 0009-0004-0671-2890

ABSZTRAKT

A magyarországi keskeny nyomközű vasutak az 1980-as évektől szinte teljes funkcióváltáson estek át. Mintegy 120-140 évvel ezelőtt a kisvasutakat döntően gazdasági célból hozták létre, mára viszont a korábbi áruszállítás néhány kivétellel teljesen megszűnt, helyét átvette a turizmus. Tanulmányomban megvizsgálom, hogy a turizmus rendszerében a meglévő kisvasutak milyen helyet foglalnak el. Ennek során bemutatom a kisvasutak idegenforgalmi potenciálját, ilyen a kisvasutak elérhetősége, azok bekapcsolása a szélesebb értelemben vett idegenforgalom rendszerébe, a kisvasúti alpinfrastruktúra tárgyi feltételei. Vizsgálom, hogy a turizmus adta lehetőségeket mennyire sikerült lokális szinten kihasználni, milyen hatása van a kisvasutaknak a turizmusra, egyáltalán milyen turisztikai jelentősége van ezeknek a vonalaknak. Elemzésem alapján megállapítható, hogy a kisvasúti ágazat a turizmus rendszerén belül fejlődőképes ágazat, az utóbbi évtizedben a beruházások, a technikai fejlesztések és a látogatottság is növekedett. Kiderül, hogy különösen ott válik egyre jelentősebbé a kisvasúti rendszer, ahol össze lehet kapcsolni más turisztikai attrakciókkal (természetvédelem, erdei iskola, kalandpark), ami a látogatottsági mutatókból is világosan látszik.

Kulcsszavak: infrastruktúra, kisvasút, Magas-Tátra, turizmus, vonzerő



Benyújtva: 2025. január 31.
Elfogadva: 2025. március 14.
Publikálva: 2025. április 3.

THE ROLE OF HUNGARIAN NARROW GAUGE RAILWAYS IN TOURISM THROUGH THE EXAMPLE OF THE CSORBA-LAKE COGWAY RAILWAY

Péter Pavletits

*PhD-candidate, University of Pécs, Faculty of Business and Economics, Doctoral School of Regional
Policy and Economics; peter.pavletits@gmail.com, ORCID: 0009-0004-0671-2890*

ABSTRACT

Since the 1980s, almost all the Hungarian narrow-gauge railway lines have undergone a complete change of function. About 120-140 years ago, these railways were created mainly for economic purposes. Nowadays, with a few exceptions, freight operation has been completely abolished and replaced by tourism. In my study I will examine the place of the existing narrow-gauge railways in the tourism system and present their tourist potential: the availability of narrow-gauge railways, their inclusion in the wider tourism system, the material conditions of the basic infrastructure of narrow-gauge railways, and so on. What is the impact of narrow-gauge railways on tourism, and what is the tourism-related significance of these lines at all? Based on my analysis, the narrow-gauge railway sector is developing within the tourism system. It is also clear that the narrow-gauge railway system is becoming more and more important, especially where it can be connected to other tourist attractions (natural parks, forest schools, adventure parks), which is also evident in attendance indicators.

Keywords: infrastructure, narrow-gauge railway, High Tatras, tourism, attraction

Received: 31 January 2025

Accepted: 14 March 2025

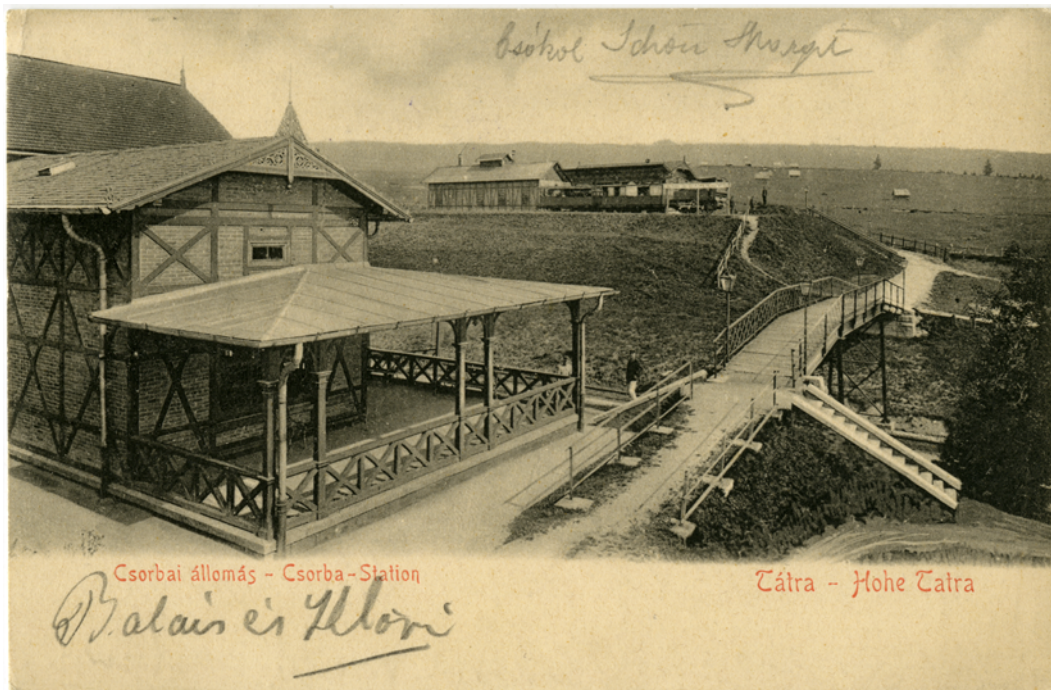
Published: 3 April 2025

1. Bevezetés

Tanulmányom megírásához jelentős inspirációt adott, hogy a PTE KTK Marketing és Turizmus Intézetében már sok éve kiterjedt turizmustörténeti kutatások folynak, amelyek eredményei egyrészt a Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok hasábjain jelentek meg (Gonda, 2022; Wilhelm, 2023; Pelles, 2020; Szabó, 2022; Varga, 2024; Kaposi, 2024), másrészt pedig a nemzetközi szakirodalomban is egyre inkább szaporodnak az ilyen tematikájú publikációk (Gonda & Kaposi, 2022; Wilhelm & Kaposi, 2024; Kaposi & Gonda, 2025). De az is lényeges szempont volt, hogy a gazdaság- és társadalomtörténeti szakirodalomban is mind szélesebb teret nyernek a turizmussal is foglalkozó kutatási eredmények, s ez többek között a közlekedési ágazatot is érinti. Mivel a turizmusban dolgozom, és már régóta foglalkozom a keskenynyomközű vasutak történetével, ezért érdemesnek tűnt megvizsgálni, hogy hogyan próbálták a múltban és próbálják a jelenben a kisvasutakat turisztikai célokra hasznosítani.

A magyar országgyűlés 1895. november 23-i képviselőházi ülésén határozott a gyógy- és fürdőhelyek egyszerűbb megközelítéséről. A képviselőházi határozat az utak fejlesztése mellett először döntött keskenynyomközű vasút – a Nagylomnic-tátralomnici Helyi Érdekű Vasút és a Csorbatói Fogaskerekű Helyi Érdekű Gőzmozdonyú Vasút – turisztikai céllal történő megépítéséről. (Szegedi Napló, 1895). A fogaskerekű egy évvel később, a millennium évében meg is nyílt.

1. kép: Csorba állomás, 1907



Forrás: MÁV Archívum, KF.10003/1907.

Harmadikként, a trianoni békediktátum utáni határokon belül, a Bükk-hegységben 1922-ben, Miskolc és Lillafüred között létesült kisvasút, mely kimondottan a turizmust szolgálta.

Negyedikként az Alföldi Első Gazdasági Vasút szárnyvonalaként Gyopárosfürdőhöz épült vasút keskeny nyomközön 1926-ban.

2. A kisvasutak szerepe a turizmusban

A Lillafüredi Állami Erdei Vasúthoz Magyarország akkor legnagyobb gyárában 1929-ben két külön szerelvény is épült. Deklarálták, hogy a vasút minden berendezésével közvetlenül álljon az idegenforgalom szolgálatában, és annak egyik legfontosabb tényezője, kezdve a pálya építésétől, minőségétől, az állomásépületektől, a kocsik állapotától a vonatok menetrendjéig és a díjszabási rendszerig, minden az idegenforgalmat szolgálja (Pártos, 1937). A szomszédos Mátrában ekkor már volt hagyománya a kisvasúti turizmusnak, a Magyar Turista Egyesület Mátra Osztálya a Mátravasút mellett a Nagybátony-szorospataki szénbánya-iparvasútra, majd a szurdokpüspöki kovaföldbánya-iparvasútra is kérelmezte az esetenkénti kiránduló személyforgalmat, de az utóbbi két vasúton még nem volt menetrend szerinti a forgalom. Kecskeméten az 1929–1933 közötti gazdasági válság alatt döntöttek úgy, hogy a munka nélkül maradt Kecskeméti Gazdasági Vasút bezárása helyett azt a helyi turizmus fejlesztése érdekében tovább használják. Az újonnan megalakult Kecskeméti Idegenforgalmi Iroda Bugacpusztára szervezett kirándulásokat. Budapestről hétfévente kirándulóvonatot, úgynevezett „filléres gyors” vonatot szerveztek, melyen gyakran másfélezres létszámban érkeztek turisták a híres városba, akik a kisvasúton utaztak tovább Bugacpusztára. A magas-tátrai turizmus felfuttatása érdekében a MÁV Budapestről a Tatra Expresszen kedvezményes jegyeket kínált a kirándulóknak: a 14 napig érvényes retúrjegyet I. osztályon 48, II. osztályon 32, III. osztályon 16 koronáért. Az 1902-ben alapított IBUSZ Rt. 45 koronáért kirándulási jegyfüzeteket bocsátott ki, mely Csorbatón, Tátrafüreden, Tátralomnicon, Szepesbélán (cseppkőbarlang), Tátraszéplakon összesen háromnapos tartózkodásra, valamint a MÁV, a Csorbatói Fogaskerekű Vasút és a Szepesbála-poprádfelkai HÉV díjtalan használatára jogosított (Magyarország, 1904). Ezzel a Tátrát a magyar Semmering színvonalára emelték.

Néhány vasútvonal kifejezetten a turizmus, például a termálturizmus szolgálatára, a gyógyvízzel, illetve termálvízzel rendelkező üdülőhelyek megközelítésére jött létre. Az 1894 és 1971 között üzemelt Alföldi Kisvasút, a II. világháború előtt az Alföldi Első Gazdasági Vasút (AEGV) Orosházáról Gyopárosfürdőbe vezető szárnyvonala 1926-ban épült meg. Az 1846-ban alapított Orosháza-Gyopárhalma település tórendszerét korábban lófürdetésre és kenderáztatásra használták, a kiegyezés után figyeltek fel vizének gyógyító hatására. A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút csisztapusztai szárnyvonala 1956-ban épült, épp abban az évben, amikor egy kőolaj után kutató geológiai fúrás 56 °C-os termálvizet talált a településen. A termálvizes kút köré hamarosan gyógyfürdő épült, ami robbanásszerűen megnövelte a településre érkező turisták számát. Sajnos a fürdő bejárata 700 méter távolságra volt a vasútállomástól, így a látogatóknak még jelentős távolságot kellett gyalogolniuk. 1985-ben a gyógyfürdő telektulajdonosai dr. Várszegi Gyula akkori MÁV vezérigazgató-helyettesnél kérelmezték a gazdasági vasút Csiszta-gyógyfürdőig történő meghosszabbítását arra hivatkozva, hogy a Nagyberek Állami Gazdaság Munka Harcosa

MgTSz által generált teherforgalom mellé a MÁVTOURS és egyéb idegenforgalmi hivatalok jelentős utasszámot tudnának biztosítani a vasútnak. A viszonylag rövid pályahosszabbítás mellé a teljes vonal felújítása is szóba került, mivel a vonatok a Balatonfenyves–Csisztapuszta közti 14 km-es távolságot 1,5 óra alatt tették meg (a pályarekonstrukció után az utazási sebességet 9,3 km-ről 15-20 km-re lehetett volna megnövelni). Az elképzelés szerint a személyszállításhoz szükséges mozdonyokat a megszűnt sárospataki kisvasútról áttelepített Mk45, vagy Mk48 típusú mozdonyokkal biztosították volna (MÁV Archívum 106793/1985). A vonalhosszabbítás 1987-re elkészült ugyan, de a forgalmat a rossz pályaállapotokra hivatkozva 2002-ben felfüggesztették, a rehabilitációra 2019-ig kellett várni. A csisztagyógyfűrdői vonalon 2021. július 1-től járnak újra vonatok. A felújítással végleg elveszett az egykori GV-hangulat (Balogh, 2022).

A „fürdővasutak” mellett szintén idegenforgalmi attrakciós céllal egyes kisvasutak nevelési funkciót is kaptak: 1948-ban elsőként Budapesten, majd a fontosabb ipari városokban – Sztálinváros, Székesfehérvár, Szolnok – úttörővasutak épültek. Hogy ezek a helyek mennyire voltak szerencsések, azt mutatja az, hogy a budapestit kivéve ma már csak a nagycenki üzemel (Tóbiás, 1996).

Nyugat-Európában az 1960-as években a gőzkorszak végén bontakozott ki az igény a gőzvontatású nosztalgiavonatok és a járműskanzenek iránt. Hazánkban a turizmus, mint új funkció, az 1960–1970-es években jelentkezett, de az igazi áttörésre az 1980-as évekig kellett várni. Ezt követően a korábbi áruszállítás egy-két vasútvonal kivételével teljesen megszűnt, új funkcióként a turizmus lépett be. Az 1980-as évek végére már csak a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasúton volt személyszállítás (Balogh, 2022).

Sajnos az idegenforgalom jegybevétele még a leglátogatottabb vasútvonalakon (Szilvásvár, Lillafüred) sem tudja nyereségessé tenni a vasútüzemet, ezért azt az üzemeltetőknek saját forrásokból kell kiegészíteniük. Ilyen forrás lehet az erdészetek kiszolgálása. Csömödéren a kitermelt fa behordása a fő profil, mely kompenzálja a személyszállítás veszteségét is.

A kisvasutak idegenforgalmi teljesítőképességét elsősorban az elérhetőség határozza meg. Fontos, hogy a kisvasutak valamely közlekedési eszközzel könnyen elérhetőek legyenek (Michalkó, 2007). A korábban példaként felhozott Lillafüredi Állami Erdei Vasút az 1930-as években a fővárosból már egyszeri átszállással elérhető volt, ezért akkoriban rendkívüli népszerűsége tett szert. Manapság ehhez minimum kétszer kell átszállnunk (Jéger, 2010).

A napjainkban működő kisvasutak egyik nagy hátránya, hogy csak egy-két kivétellel kapcsolódnak az országos nagyvasúti hálózathoz, pedig építésükkor ez volt az egyik alapfeltétel. Ilyen hátrányos helyzetben van többek között Felsőtárkány és Pálháza is, pedig megépítésükkor mindkét vasútnak volt nagyvasúti kapcsolata. Hasonló hátrány a megközelíthetőség szempontjából az autópályáktól való távolság (Jéger, 2010). Kitérő példa erre a főváros vonzáskörzetében a nemrég megszűnt Gödöllői Erdei Vasút, mely egy már sikeresen működő turisztikai attrakció – a Gödöllői Arborétum – területén épült meg.

Fontos szempont, hogy a kisvasutakon kívül egyéb látnivaló is legyen a vonal mentén, vagy a végállomásánál. Ilyen turisztikai potenciál van a Pálházi Erdei Vasútban, amely a 2000-es évek legnagyobb turisztikai fejlesztésének (Zemplén Kalandpark) közelében található. A kalandpark meglátogatása utáni program lehet az erdei kisvasutazás.

Egy kisvasút akkor rendelkezik turisztikai potenciállal, ha be tud kapcsolódni az idegenforgalom rendszerébe. Az infrastruktúra és a vonzerő lehet ilyen kapcsolódási pont (Michalkó, 2007). Ezek a tényezők jól beazonosíthatóak a kisvasutakon, de vonzerőként mást is meg kell említenünk. Az infrastruktúra-fejlesztések elsődleges célja természetesen a helyi lakosok életminőségének javítása, de emellett a falusi turizmus fejlesztésének alapfeltétele is. A falusi turizmus fejlesztése már az 1930-as években elkezdődött Magyarországon, majd a szocializmus ideje alatti kényszerszünet után az 1990-es évek elején újra fejlődésnek indult (Kovács, 2003).

3. Infrastruktúra, szezonálítás, miliő

Az alpinfrastruktúra legfontosabb elemei a közlekedés, a kommunikáció és a közművek, vagyis a „3K” megléte (Michalkó, 2007). Ebben az összefüggésben a kisvasutakat a közlekedési alpinfrastruktúra statikus és dinamikus elemeiként kell megvizsgálnunk.

Néhány, hazánkban működő kisvasútnak az alpinfrastruktúrában is szerepe van, hiszen az általuk feltárt terület másképp nem közelíthető meg, legfeljebb gyalogosan, sőt, arra is akad példa, hogy a vasutak nyomvonalán haladnak a turistautak. Gemencen például az ártéri erdőn keresztül vezet az Alföldi Kéktúra Szekszárd-Baja szakasza. A Gemenci Tájvédelmi Körzetben működő kisvasút feladata a fakitermelés és a természetvédelmi területen élő állatok ellátása mellett, mint egyetlen közlekedési eszköz, a kirándulók szállítása is.

A megközelíthetőség mellett elengedhetetlen a kisvasutak higiénius, egészségügyi feltételeinek biztosítása is. Emellett az alpinfrastruktúra részeként a kisvasút által feltárt terület távközlés útján történő elérhetősége is (Gonda, 2016).

Az 1915-ben épült Hortobágy-halastavi Kisvasút eredeti funkciója a helyi halgazdaság kiszolgálása volt, mára a Hortobágyi Nemzeti Park kisebb beruházás mellett (járműfelújítás) új turistaattrakciót létesített, a turisták a halgazdaság mindennapjait és a térség madárvilágát ismerhetik meg.

A kisvasúti infrastruktúrához az épületek is hozzátartoznak, mint statikus infrastrukturális elemek. Az ilyen, helyhez kötött elemek erősítik a vonzerőt (Michalkó, 2007). Ide sorolhatjuk a vonalak műtárgyait, állomásépületeket, hidakat, panorámával rendelkező vonalszakaszokat. A 20. század első évtizedeiben épült és napjainkig eredeti állapotukban látható Lillafüred állomásépület, vagy az egykori Kaposvár-Szigetvár nagyvasút öröksége, az Almamelléki Állami Erdei Vasút felvételi épülete, melyek az eredeti funkciójuk mellett a kisvasút múltját és jelenét bemutató kiállításnak adnak helyet. Kenderes MÁV-állomáson, amelynek rakodója mellé egykor a kormányzó birtokvasútja csatlakozott be, 2023 szeptemberében a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum nyitott kiállítást, amely az 1920–1930-as évek vasútüzemeinek működését mutatja be. Hasonló

vonzerőt jelent a jelenleg újjáépítés alatt álló Millenniumi Országos Kiállítás pavilonja is, amely a Pörbölyi Ökoturisztikai Központ ékessége (Pavletits, 2019).

1. ábra: Magyarországi és néhány határon túli közforgalmú kisvasút



Forrás: Szerkesztette Jakóts Ádám (2021).

A statikus infrastruktúra elemei a vasúti hidak, alagutak is. A legfiatalabb hidak a Kemencei Erdei Múzeumvasúton, a leglátványosabbak Lillafüreden találhatók, melyek hidász szemmel is figyelemre méltóak. A Mély-völgyi híd nagyságával, a Hámori-tó déli oldalán található ív-híd a formájával tűnik ki társai közül. A leghosszabb kisvasúti alagúttal is Lillafüred büszkélkedhet, de hasonló élményeket az 1948-ban épült budapesti úttörővasút Hárs-hegyi alagútja is tartogat.

A kisvasutaknak a dinamikus infrastruktúra részeként is jelentős a szerepük, amellet, hogy részt vesznek a helyi hivatásforgalomban, az attrakcióhoz szállítják a turistákat (Michalkó, 2007). A legszebb vonalvezetésű kisvasutak szinte kivétel nélkül az erdőségek feltárására épültek. Kitűnik közülük a Lillafüredi Állami Erdei Vasút, amely a diósgyőri Dorottya utcából indulva összesen több mint 20 km hosszban a Bükk-hegység rengetegében kanyarog. A Szalajka-völgyben futó Szilvásvárad Állami Erdei Vasút vonalvezetése is hasonlóan izgalmas, ebből a szempontból ez a kisvasút is jó példa a dinamikus infrastruktúrára. Két somogyi kisvasutunk, az almamelléki és a mesztegnyői is az erdők feltárására épült, hasonlóan a két hegyi vasúthoz, a turizmus dinamikus infrastruktúrájának részét képezik.

A vasútüzemek különleges járműállománya is a dinamikus infrastruktúra része. Erdőismereti laborkocsik gazdagítják a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút és a Csömödéri Állami Erdei Vasút gördülőállományát, a Gyermekvasúton, és Balatonfenyvesen kerékpár- és babakocsi-szállító kocsik közlekednek. A Lillafüredi Állami Erdei Vasút 1929-ben szerzett be egy szalonkocsit, melynek I. osztályán előkelő vendégeket szállított a Palota Szállóba. Így utazott a Bethlen adminisztráció több tagja is az 1930-as években (Fodor, 2003).

Vonzerővel minden kisvasút rendelkezik hazánkban. Svájcban, ahol a keskenynyomközű vasutak az ország vasúthálózatának szerves részét képezik, több olyan vonal is van, amely a turisták körében rendkívüli vonzerővel bír, (Pavletits, 2019). A múzeumvasutak önmagukban kínálják a vonzerőt, maga a vasútvonal a látnivaló. A Közlekedési Múzeum tulajdonában lévő Nagycenki Széchenyi Múzeumvasút és a Kisvasutak Baráti Köre által üzemeltetett Kemencei Erdei Múzeumvasút üzei önálló vonzerővel rendelkeznek.

Vonzerejük lehet a járműveknek is. Rendkívül népszerűek a gőzmozdonnyal vontatott nosztalgiaszerelvények. A hazai gépipar remekei mellett sok esetben külföldről, elsősorban Erdélyből megvásárolt és felújított gőzmozdonyok róják a kilométereket az ország különböző hálózatain (Pavletits, 2019). LILLA, a Lillafüredi Állami Vasút gőzmozdonya az egyetlen szerkocsis erdei vasúti gőzmozdonyként maradt meg. Érdekessége, hogy ma is annak az üzemnek a tulajdonában van, ahol eredetileg szolgált, így országos jelentőségű vonzereje van.

A gőzmozdonyokhoz hasonló vonzereje van annak a motorkocsinak, mely napjainkban Budapesten, a Gyermekvasúton üzemel. Szolgáltatát a Lillafüredi Állami Erdei Vasút jogelődjénél, a Szinvavölgyi Erdei Vasútnál (SzEV) kezdte meg 1929-ben (Szécsey, 1999).

A Kemencei Erdei Múzeumvasút vonalain olyan motormozdonyokat használnak, amelyekből már csak egy-két működő példány van. Bezárt bányából és más iparvasutakról kerültek a Börzsönybe. A lillafüredi kisvasúton működik az utolsó B-26 típusú mozdony, melyet a vasút vezetése a szerencsi cukorgyár felszámolásakor mentett meg. Technikai oldalról a legnagyobb vonzerővel a Nagycenki Széchenyi Múzeumvasút, a Kemencei Erdei Múzeumvasút, a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút és a Lillafüredi Állami Erdei Vasút rendelkezik.

Ahogy egy jármű, épület vagy táj vonzóvá tehet egy kisvasutat, a vonzerő el is veszhet a kisvasút megszűnésével. Cegléd, Orosháza, Sárospatak, vagy Sátoraljaújhely vonzereje is bizonyára csökkent, amikor megszűnt a városokat átszelő kisvasút, jelentősen megváltoztatva ezzel a városképet.

A szezonális fontos eleme a turizmusnak. Az élmények évszokról-évszakra változnak. Télen más élményt nyújtanak a kisvasutak, mint nyáron, képzeljünk csak el egy jól befűtött Jobbágy-kályhát. A látnivalókkal is hasonló a helyzet, legyen szó akár a Szalajka-völgyről vagy Gemencről, tavasszal más élményt nyújtanak, mint ősszel. A téli időszakban csak néhány vonalon van menetrendszerinti üzem, például Balatonfenyvesen, az egyetlen hivatásforgalommal rendelkező vonalon, valamint a szintén MÁV kezelésben lévő

Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton, ahol maga a vonatozás élménye minden évszakban felejthetetlen. Komoly forgalom bonyolódik még a téli időszakban is a Kismarosról induló Királyréti Erdei Vasúton is, Budapest közelsége és Kismaros jó elérhetősége miatt szerencsés helyzetben van a vonal. A Gemenci Állami Erdei Vasút működését a Duna áradása befolyásolja, árvizek alkalmával a pálya egy része rendszerint víz alá kerül, így a tavaszi és az őszi árvizek alkalmával előfordul ideiglenes üzemszünet a vonalon (Pavletits, 2019).

A célállomás vonzerejét, az ott kapott élmények, benyomások összességét turisztikai milliók nevezzük. (Michalkó, 2005). Ahhoz, hogy egy látogató újra és újra felkeressen egy adott desztinációt, olyan élményeket kell adnia egy kisvasútnak, amit máshol nem élne át. Pszichológiai értelemben a táj, a forma és a szag bonyolultsága van lelki hatással a turistákra. A gőzmozdonyos utazások erre a sokrétűségre épülnek.

2. kép: A Hungarian Tours Pesti Hírlap Utazási Irodájának hirdetése, 1937



Forrás: Darabanth 405. gyorsárverés, katalógusszám 13593.

A célállomás földrajzi adottságainak ingerképzése is jelentős, elsődleges motivációként fontos a környezetváltozás, a mindennapokból való kiszakadás (Varga-Kiss-Martón 2024). A Felsőtárkányi Erdei Vasút felső végállomása kitűnő túralehetőséget kínál Magyarországon egyetlen gejzíréhez, a Vörös-kő forráshoz, amely a tavaszi olvadáskor kétségkívül egyedi földrajzi jelenség. Több olyan vasútvonal is van, amely vagy technikai érdekességével (Kemencei Múzeumvasút járműgyűjteménye) vonalvezetésével (Nagybörzsönyi Erdei

Vasút csúcsfordítói) emelkedik ki a többi vonal közül. A Széchenyi-hegyi Gyermevasút nemrégiben újra üzembe helyezett vízdaruja is fokozza az utazás élményét azzal, hogy az országban egyedülként az eredeti módszerrel történik a gőzmozdonyok vízszelése.

De ugyanígy a többenél magasabb szintű miliót tudhat magának egy olyan turista, aki egy hegyvidéki térségből például a magyar tenger mellé látogat (Pelles, 2020), a hortobágyi kisvasúttal utazik, amely halastavak között kanyarog (Fodor, 2006), vagy a síkvidékről látogat el a szlovéniai Posztójna barlangvasútjára, vagy a Csorba-tavat látogatja meg a fogaskerekű vasúttal (Pavletits, 2015).

4. Környezetbarát közlekedési formák

A fenntartható turizmushoz fenntartható, környezetbarát közlekedési formák kellenek. A megfelelő vontatási mód kiválasztásánál a fő szempont, hogy a gazdaságosság mellett a környezetszennyezés minimalizálására kell törekedni. Ezen elv mentén a különböző vasútüzemeknél sorra történnek a fejlesztések. A legkülönlegesebbek mind közül a Börzsönyben közlekedő napelemes motorkocsik, Vili és Vili 2.

3. kép: Vili 2. Nagybörzsönyben



Fotó: Pavletits Péter (2018).

Az innovatív, környezetbarát motorkocsik a hajtóenergiát az akkumulátorokon kívül a tetőre szerelt napelemekből nyerik. A hegyi pályán, lejtmeneti villamos ellenállás fékezéssel az elhasznált energia egy részét visszatáplálják a rendszerbe. Esős napokon sincs probléma, hiszen a két rendszer még borongós időben is képes fedezni az aznapi forgalom energiaszükségletét. A motorkocsik 32 utast szállíthatnak, így a hétköznapi, kisebb látogatószám esetén is gazdaságosan üzemeltethetők. A napelemes motorkocsik tervezői a GanzPlan Hungária Kft. és a Hungarotrain Vasúti Járműszerviz Mérnöki Kft. (Pavletits, 2022). Az innovatív fejlesztésekben a Lillafüredi Állami Erdei Vasút is élen jár. 2009 decemberében az ÉMOP-2007-2.1.1/B pályázat keretében a fenntartó ÉSZAKERDŐ Zrt.

230 millió Ft-os ökoturisztikai fejlesztés részeként 90%-os uniós támogatással korszerűsítést hajtott végre az erdei vasút 90. évfordulójára. Ennek keretében a járműfejlesztés területén magyar mérnökök munkájával a világon elsőként építettek át leselejtezett keskeny nyomtávolságú vasúti mozdonyt dízel-villamos energiatárolós soros hibrid hajtásrendszerűvé. Szintén Lillafüreden épült volna meg egy hidrogén meghajtású, úgynevezett „zéró emisszió” üzemanyagcellás mozdony is, melynek terve sajnos csak Kovács Pál akkori energetikáért felelős államtitkár asztaláig jutott el. A hidrogént a Linde Gáz kazincbarcikai szénhidrogénbontójából biztosították volna (Pavletits, 2022).

5. A Csorbatói Fogaskerekű Vasút

Csorbató település környékét első birtokosa, Bogomel gróf IV. Béla királytól kapta adományul 1267-ben. Az ő kezdeményezésére az Alacsony- és a Magas-Tátra közti törésben, azaz csorbában jött létre Csorba község, majd a település közvetlen közelében lévő tengerszem is ezt a nevet kapta. A Magas-Tátra jelentős része több évszázadon keresztül a szintén nemesi rangot viselő Szentiványi család tulajdona volt, míg keleti részét a 19. század végén a német Hohenlohe herceg vásárolta meg (Kaposi, 2022).

Csorbató első épülete a tó déli partján, Szentiványi József földbirtokos által 1872-ben rönkfából épített földszintes vadászház volt. A 19. század közepén új tulajdonosok kezébe került a területet, akik a tavat nem tartották nagy értéknek, sőt vizének leengedését is tervezték, ami szerencsére nem történt meg. A tengerszem és környéke annyira közkedvelt kiránduló célpont lett, hogy számtalan túraösvény mellett két vaspálya – a Csorbatói Fogaskerekű Vasút és a Tátrai Villamosvasút – épült a partjához.

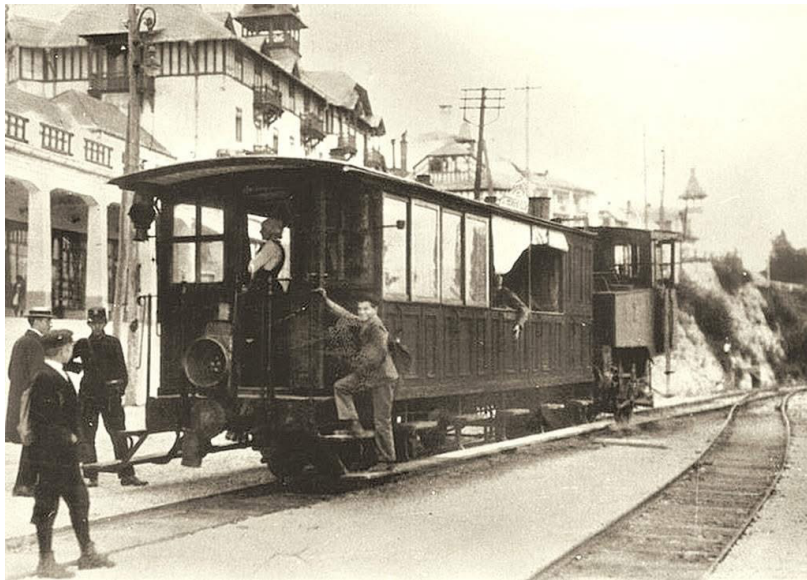
A fogaskerekű vasút megépítésének előzményeként 1868-ban, a Monarchiától átvett koncesszióként a belga Societé de Credit Foncier International a magyar kormány hozzájárulásával megalapította a felvidéki, Kassát Sziléziával összekötő Kassa-Oderbergi Vasút Részvénytársaságot (Willhelm, 1921). 1871. május 21-én a svájci Rigi-hegyen átadták az első európai fogaskerekű vasutat, a Rigibahn-t, majd december 8-án, a Csorbán is áthaladó, és így a Magas-Tátrát megközelítő Kassa–Oderbergi Vasút (KsOD) Zsolna-Poprádfelka közti szakaszát, melynek megépítésével növekedett a környék iránti érdeklődés is. Magyarországon ekkor már működtek fogaskerekű vasutak, turistavasútként 1874-ben Budapesten megnyílt a normál nyomtávú (1435 mm) Sváb-hegyi, iparvasútként 1881-ben a salgótarjáni, majd 1895-ben a szintén KsOD üzemeltetésű zakárfalui fogaskerekű vasút.

A KsOD fővonalának megépülése a Magas-Tátra fejlődésére is nagy hatással volt, gomba módra szaporodott a tátrai települések száma (Csorbató, Újtátrafüred, Tátralomnic). 1884-ben már közvetlen vonatokkal lehetett Bécsből Poprádra utazni, 1894-től megjelentek az első háló- és étkezőkocsik (Szojka, 1990). Szentiványi és más földbirtokosok is megértették, hogy a település turisztikai fejlesztésének eljött az ideje. Szentiványi József vadászháza adott szállást a környék első turistáinak. A ház mellé hamarosan további szállodák, éttermek, fürdőház és több kisebb villa is épült. A század végéig Szentiványi a tó közelében tizenöt létesítményt építtetett, többek között az 1893-ban elkészült József-villát, amely ma a Grand Hotel Kempinski High Tatras luxusszálloda

épületegyüttesének része. A községet ebben az időszakban fürdőtelepüléssé nyilvánították, a tavon csónakázni, sőt úszni is lehetett, a partján uszoda épült.

Az első magas-tátrai vaspálya, a Csorbatói Fogaskerekű Vasút (megnyitásakor Csorbatói Fogaskerekű Helyi Érdekű Gőzmozdonyú Vasút) közigazgatási bejárását 1893. október 31-én tartották (Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1894), a vasút Csorba vasútállomást kötötte össze a tengerszemmel (a Tátrai Villamosvasút első szakasza csak 1908-ban nyílt meg). Az építési engedélyt a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium 1895. július 30-án adta ki Keglevich grófnak, aki azt Szentiványinak adta át. A Niklaus Riggenbach (1817–1899) vasútépítő mérnök és mozdonytervező által kifejlesztett fogaslétra rendszerű vasút Várnai Emil tervei alapján épült meg, az építkezést Niedenthal Adolf és Kornhauser Zsigmond építészek vezették (Szojka, 1990).

4. kép: A Csorbatói Fogaskerekű Vasút 1901-ben



Forrás: MÁV Archívum, KF.10003/1907.

A fogaskerekű építése egy évig tartott, első üzemnapja 1896. július 29-re esett, a menettérti jegyért 2 forintot kellett fizetni (Felsőmagyarország, 1895). Az akkoriban még ritkaságnak számító, gőzmozdony üzemű, 4750 m hosszúságú vasútnak a két végállomás között 420 méter szintkülönbséget kellett leküzdeni ahhoz, hogy feljussanak a 1311 méter tengerszint feletti magasságú állomásra. Az egyvágányú, 20 kg/fm súlyú sínszálakból épült vasútvonal legkisebb ívsugara 120 méter, legnagyobb emelkedése 125‰ volt. A vonal egyetlen megállója Móry telep néven nyílt meg. Szóba került a vasút meghosszabbítása is, Pfinn József mérnök tervei szerint a vasút 2330 méter magasságban a Tengerszem-csúcsig vezetett volna, melyre a poprádi Hitsch Károly ügyvéd és Niedenthal Adolf építési vállalkozó részére Dániel Ernő kereskedelemügyi miniszter az előmunkálati engedélyt is megadta (Pesti Napló, 1896). A vasút végül csak Csorbatóig épült meg. Üzeme a kezdetekben idényjellegű volt, a vonatok július 15-től szeptember 15-ig közlekedtek.

A trakció két gőzmozdonya a Bécs melletti Floridsdorfból (1012/1896 és 1013/1896 gyártási számon), a vontatott állomány négy négytengelyes személykocsija és négy kéttengelyes teherkocsija a budapesti Ganz gyárból érkezett. Az 1-es és 2-es pályaszámmal ellátott szertartályos mozdonyok ikergépezetes gőzgépe vaktengelyt hajtott, ezen volt elhelyezve a fogasléchez csatlakozó hajtó fogaskerék és egy vakforgattyú, amely rudazattal hajtotta az adhéziós üzem két kapcsolt kerékpárját. A mozdonyok a vaktengelyen kialakított fékdobra ható szalagfékkel és Riggerbach-rendszerű ellennyomású fékkel voltak felszerelve. A mozdonyok ferdén felhelyezett kazánjai a majdnem végig lejtős pályán biztosították a megfelelő vízszintet (Szojka, 1990). A vasút által elfoglalt területekre vonatkozó kisajátítási zármunkálatok helyszíni hitelesítési eljárását 1899. szeptember 28-án tartották Csorba vasútállomáson (Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1899).

Érdekesség, hogy a budapesti fogaskerekű vasúthoz hasonlóan a személyszállítás mellett teherszállítás is folyt, a tó jegét telente hűtési célokra termelték ki. A színültig megrakott vasúti kocsikon indult a jég Európa-szerte, mely olyannyira kurrens termék lett, hogy a korábban monopolhelyzetben lévő norvég beszállítók komoly konkurensévé váltak. A Kassa-Oderbergi Vasúton akkoriban napi huszonöt vagon jeget adtak fel Budapest felé. *„Nem csak nyáron, de télen is benépesül a táj. A nyaralók ugyan zárva vannak, a tó jegén mégis vígan folyik a munka, megkezdődött a jégszállítás. A munkások százai fűrészelik a tónak helyenként másfél méter vastag jegét, mások a levált jégtömböket halászszerűen ki a vízből s a jeges rakománnyal vígan siklanak a szánok a fogaskerekű vasút állomása felé. A jéggel rakodott vonatok lassan ereszkednek a meredek pályán végpontjuk, a Csorba átrakodó állomás felé”* (Vasárnapi Ujság, 1902: 419). A kitermelés 1902-ben szakadt meg, amikor Szentiványi anyagi okokból kénytelen volt a tavat eladni a magyar államnak.

A fogaskerekű üzemét három nappal az első világháború kitörése után, 1914. július 31-én a Kassa-Oderbergi Vasúttársaság üzletvezetősége a 917. számú vonattal további intézkedésig beszüntette (Kassai Hírlap, 1914). A szűk negyed évszázados magyar üzemnek az Osztrák-Magyar Monarchia feldarabolása vetett végleg véget. A Csorbatói Fogaskerekű Vasutat a csehszlovák kormány 1918. december 12-én vette át a Kassa-Oderbergi Vasúttársaságtól, ezzel a Csehszlovák Vasút tulajdonába került. A fogaskerekű vasút egykori üzemeltetője (KsOD) 1921. június 30-án felszámolás alá került (Nagy Magyar Compass, 1925). A közúti forgalom növekedésével – 1926-ban rövidebb menetidővel párhuzamos autóbuszjárat indult – és a villamosvasút miatt a fogaskerekű fokozatosan veszített jelentőségéből. A csökkenő népszerűség miatt a vasút hamarosan veszteségessé vált, utolsó üzemnapja 1934. augusztus 14-én volt, ezt követően a járműveket selejtezték, majd ócskavasként eladták, a pályát elbontották. A két gőzmozdony Ruttkára került, ahol fűtőkazánként fejezték be pályafutásukat. Egyedül a felső állomás épülete maradt hírmondónak, melyet vendéglőként használtak tovább. Az első bécsi döntéssel (1938. 11. 02.) a Felvidék északi része nem került visszacsatolásra Magyarországhoz.

A modern fogaskerekű története 1968-ban kezdődött, amikor a Csehszlovák Közlekedési Minisztérium május 7-én jóváhagyta a fogaskerekű vasút rekonstrukcióját. Az

újjaépítésnek az 1970. évi FIS Északi Sívilágverseny adott apropót. Az eredeti nyomvonal kétharmada maradt meg, de a továbbra is méteres nyomtávú Riggenbach rendszert a budapesti fogaskerekű Abt-rendszeréhez hasonló, Von Roll-rendszer váltotta fel. A jelenlegi pálya hossza 4753 méter, maximális emelkedés 150‰ lett. A menetrendszerű forgalom 1969. február 12-én indult el újra. Csorbán új várócsarnok készült, amely a járművek tárolásában is részt vesz. A tátrai villamoshoz hasonlóan 1500 V egyenárammal üzemelő vonalra a svájci Winterthurban három motorvonatot gyártottak.

A 2004-es 230 km/órás, majd a 2011-es 170-180 km/órás orkán erejű szélvihar a fogaskerekű üzemében komoly károkat okoztak, a kidőlt fák és a megsérült villanyvezetékek zűrzavart okoztak a közlekedésben. Érdekesség, hogy a járatsűrítést az egyvágányú vonalon kitérő hiányában csak úgy tudják megoldani, hogy látra követéssel két szerelvényt indítanak. (Pavletits, 2015).

2020. július 6-án vágányzárat rendeltek el, ekkor kezdődött a vonal teljes körű felújítása, mely 2021. február 6-ig tartott. A felújítási munkákat a Strabag és a Switelsky építő cégek végezték 18,5 millió euró költséggel. A járműbeszerzési pályázatot a svájci Stadler Rail nyerte, ennek keretében 38,8 millió euró értékben öt új fogasvillamos érkezett Poprádra, amelyek a fogaskerekű vasúton és a Tátrai Villamos Vasúton is tudnak közlekedni. A vasutat a Szlovák Államvasút (ZSSK) üzemelteti.

5. kép: Stadler fogasvillamos Csorba állomáson



Fotó: Pavletits Péter (2024).

6. Összegzés

A keskenynyomközű vonalakon a múlt század végére a turizmus vette át az áruszállítási funkciót. Ebben az új dimenzióban vizsgáltam a turisztikai miliőt, a vonzerőt és a

szeszonalitást. Bebizonyosodott, hogy fejleszteni csak akkor lehet, ha a kisvasutat egy komplex turisztikai csomag részeként kezeljük. A kisvasutak kihasználtsága erős korrelációt mutat a fővárostól, vagy nagyobb városoktól számított utazási idővel. Megállapítható, hogy a kisvasutak és környezetük vonzó turisztikai attrakciók, melyek vonzereje hatékony marketing tevékenységgel tovább fokozható. Évről évre egyre többen utaznak a kisvasúton, kiválasztásukban az a vonal szerez előnyt, amelyik jobban tud hatni az utazókra. Verseny alakulhat ki akár egy azonos régióban is. A két bükki erdei vasút, a Lillafüredi és a Szilvásváradai Állami Erdei Vasút vetélkedése jó példa erre. Ott, ahol a térség gazdag az egyéb látnivalókban, jelentős forgalmat bonyolíthatnak le a kisvasutak, népszerűségük kiemelkedik a legnépszerűbb erdei vasutak közül is. A turizmus felfutása a jelenlegi kínálat hosszú távú bővítését indokolja.

Irodalomjegyzék

- Balogh, I. (2022). *Gazdasági vasút a balatoni Nagyberekben*. Budapest: Kisvasutak Baráti Köre Egyesület.
- Felsőmagyarország (1895). Vasút a tengerszemcsúcsra. *Felsőmagyarország* 11 (246): 3.
https://adt.arcanum.com/hu/view/Felsőmagyarország_1895_07-12/?pg=386&layout=s/
- Fodor, I. (2003). *A keskenynyomközű vasutak közlekedésföldrajzi jelentősége Magyarországon*. Budapest: ELTE TTK.
- Fodor I. (2006): A halgazdasági kisvasutak. *Indóház Vasúti Magazin* 3 (8): 70–75.
- Gonda, T. (2016). *A turisztikai termékfejlesztés elméleti alapjai*. Pécs: PTE KPVK.
- Gonda, T. (2022). Az iskolázottság hatása az empirikus turisztikai kutatások eredményére – A Dunning-Kruger hatás érvényesülésének megfigyelése. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 7 (1): 90–97. DOI: 10.15170/TVT.2022.07.01.06
- Gonda, T. & Kaposi Z. (2022): Innovative tourism development in a Hungarian regional centre in the 1930s. *Journal of Tourism History* 14 (2): 202–214.
DOI: 10.1080/1755182X.2022.2117858
- Jéger, G. (2010). *Keskenynyomközű vasutak földrajzi jelentősége Magyarországon*. Miskolc: Miskolci Egyetem Műszaki Földtudományi Kar, Földrajz Intézet.
- Kaposi, Z. (2024). Baranya vármegye turisztikai kínálata az 1930-as években. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 9 (4): 35–59. DOI: 10.15170/TVT.2024.09.04.02
- Kaposi, Z. (2022). Grundherrschaften des Fürsten Christian Kraft zu Hohenlohe-Öhringen in Ungarn. In: Lengyel, Zs. K. (Hrsg.) *Ungarn Jahrbuch. Zeitschrift für interdisziplinäre Hungarologie* 37. Regensburg: Verlag Friedrich Pustet, pp. 173–196.
- Kaposi, Z. & Gonda, T. (2025). The beginnings of tourism development on Lake Balaton: the role of the Count Hunyady family in the development of Balaton tourism. *Journal of Tourism History*, 1–19. DOI: 10.1080/1755182X.2024.2448956
- Kassai Hírlap (1914). A Csorba tói fogaskerekűt beszüntették. *Kassai Hírlap* 11 (177): 2.
https://adt.arcanum.com/hu/view/KassaiHirlap_1914_07-12/?pg=211&layout=s/
- Kovács, T. (2003). *Vidékfejlesztési politika*. Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- Magyarország (1904). Olcsó utazás a Tátrába. *Magyarország* 11 (202): 9.

- https://adt.arcanum.com/hu/view/Magyarország_1904_08/?pg=420&layout=s/
- Michalkó, G. (2005). *Turizmusföldrajz és humánökológia*. Budapest–Székesfehérvár: MTA Földrajztudományi Kutatóintézet–Kodolányi János Főiskola.
- Michalkó, G. (2007). *Magyarország modern turizmusföldrajza*. Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- Nagy Magyar Compass (1925). 1. Cs. kir. szab. Kassa-Oderbergi vasút felszámolás alatt. *Nagy Magyar Compass* 49 (2): 1472–1474.
- https://adt.arcanum.com/hu/view/MagyarCompass_1922_2/?pg=1487&layout=s/
- Pavletits, P. (2015). Fogasléccel a Magas-Tátrába. *Indóház Vasúti Magazin* 11 (1): 52–54.
- Pavletits, P. (2019). A Parsenn iker siklóvasút, a Parsennbahn. *Indóház Vasúti Magazin* 15 (2): 52–54.
- Pavletits, P. (2022). Már csak három év. *Indóház Vasúti Magazin* 22 (2): 60.
- Pártos, Sz. (1937). *Magyarország közlekedésügye*. Budapest: Pallas Rt.
- Pelles, M. (2020). Fiume turizmusának fejlődése (1868-1914). *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 5 (2): 69–77. DOI: 10.15170/TVT.2020.05.02.05
- Pesti Napló (1896). Fogaskerekű a csorbai tóhoz. *Pesti Napló* 47 (159): 11.
- https://adt.arcanum.com/hu/view/PestiNaplo_1896_06/?query=Niedenthal+&pg=166&layout=s/
- Szabó M. (2022). Az intenzív vadgazdálkodás és vadászturizmus kezdetei a Dráva mentén. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 7 (3): 61–76.
DOI: 10.15170/TVT.2022.07.03.05
- Szécsey, I. (1999). *Hetvenéves a Lillafüredi Állami Erdei Vasút és a MÁV Rt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút Ganz- és Orenstein és Koppel-gyártmányú motorszerelvénye 1929–1999*. Budapest: MÁV.
- Szegedi Napló (1895). Országgyűlés. A képviselőház ülése. (Távirati tudósítás.) Budapest, nov. 23. *Szegedi Napló* 18 (281): 4–5.
- https://adt.arcanum.com/hu/view/SzegediNaplo_1895_11/?pg=189&layout=s%2F/
- Szojka L. (1990). A tátrai villamosvasút története. In: *Vasúthistória Évkönyv 1990*. Budapest: MÁV Rt. Vezérigazgatósága, pp. 323–371.
- Tóbiás, L. (1996). *A magyarországi kisvasutak idegenforgalmi földrajzi adottságai*. Budapest: Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet.
- Varga, P. Zs. (2024). The development of Mecsek tourism: the „shelter” of Dömötörkapu (1930-1941). *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 9 (4): 105–120.
DOI: 10.15170/TVT.2024.09.04.05
- Varga, T. – Kiss, R. – Marton, G. (2024): A hazai könnyűzenei fesztiválok látogatóinak motivációja. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 9 (3): 50-66.
DOI: 10.15170/TVT.2024.09.03.03
- Vasárnapi Újság (1902). Jégszállítás a Csorba-tóból. *Vasárnapi Újság* 49 (26): 419.
- https://adt.arcanum.com/hu/view/VasarnapiUjsag_1902/?pg=428&layout=s/
- Vasúti és Közlekedési Közlöny (1894). A csorba-tói fogaskerekű vasút. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 25 (57): 427.
- https://adt.arcanum.com/hu/view/VasutiKozlony_1894/?pg=430&layout=s/

- Vasúti és Közlekedési Közlöny (1899). A csorbatói fogaskerekű vasúthoz elfoglalt területek
kisajátítási zármunkálatainak hitelesítése. *Vasúti és Közlekedési Közlöny* 30 (113): 991.
https://adt.arcanum.com/hu/view/VasutiKozlony_1899/?pg=1204&layout=s/
- Wilhelm, K. (2023). Gondolatok a döntési keret és a fogyasztói magatartás
összefüggéseiről a turizmusban. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 8 (2): 82–
95. DOI: 10.15170/TVT.2023.08.02.06
- Wilhelm, R. & Kaposi, Z. (2024). After Mass Tourism... the Transformation of Tourism at
Lake Balaton in the Last Thirty Years. In: Umihanić, B. et al. (eds.) *ICEI 2023 Conference
Proceedings. 8th Scientific Conference with International Participation "Economy of
Integration"*. Tuzla: Faculty of Economics, University of Tuzla, pp. 306–315.
[http://icei.ba/wp-content/uploads/2024/11/ICEI_2023_Conference_Proceedings_
final.pdf/](http://icei.ba/wp-content/uploads/2024/11/ICEI_2023_Conference_Proceedings_final.pdf)
- Willhelm, G. (1921). A kassa-oderbergi vasút átadása. *Magyar Mérnök és Építész Egylet
Közlönye* 55 (14), 83 p.