

Die elektrischen Tatrabahnen

Von Markus Rabanser

Bereits seit dem Jahr 1908 wird die Hohe Tatra im Raum Poprad-Tatry, an der slowakischen Hauptstrecke Bratislava –

Länge. Die Ansage der Stationen erfolgt dreisprachig (slowakisch, englisch, deutsch).



Der in den 60er Jahren gebaute Triebwagen 420 952 hat am 4. Februar 2002 die Hohe Tatra bereits hinter sich gelassen und wird in wenigen Minuten in Poprad-Tatry eintreffen.

Kosice gelegen, von einer elektrischen Schmalspurbahn (Spurweite 1.000 mm) erschlossen. Grund für den Bau dieser Bahnstrecke von Poprad-Tatry (ung. Poprád, dt. Deutschendorf) nach Strbske Pleso (ung. Csorbatépart, dt. Tschorbasee) war die Erschließung dieser Gegend für den Tourismus, der schon zu Zeiten der k.u.k. Monarchie ein bedeutender war, führt doch die Strecke am Kurort Stary Smokovec (ung. Tátrafürdő, dt. Alt Schmecks) vorbei. An den Hotelbauten aus der Belle Epoque, die teilweise an das "Panhaus" am Semmering erinnern, ist gut zu erkennen, welche Bedeutung der Tourismus schon damals in der Hohen Tatra innegehabt hat. Von Stary Smokovec führt noch eine kurze Abzweigstrecke nach Tatranska Lomnica (ung., dt. Tátralomnicz).

An Fahrzeugen werden zur Zeit zwei verschiedene Triebwagen-Baureihen eingesetzt: Die Triebwagen der Baureihe 490 stammen aus den Jahren 1965 bis 1969 und wurden vom Werk CKD (Ceskomoravská Kolben-Dánek) geliefert. Mit diesen Triebwagen wurde bis zum Jahr 2000 der Gesamtverkehr abgewickelt. Danach kam es zur Auslieferung von 14 Neubautriebwagen der Werke Stadler/Adtrams aus der Schweiz (etwa den Neubautriebwagen der Linzer Lokalbahnen entsprechend). Besonders letztere Triebwagen bieten einen überaus hohen Komfort für eine Schmalspurbahn von rund 30 Kilometer

Vom ebenfalls an der Strecke Bratislava – Kosice gelegenen Bahnhof Strba (ung., dt. Csorba) führt eine meterspurige Zahnradbahn ebenfalls zum Bahnhof Strbske Pleso. Diese wurde bereits im Jahr 1896 eröffnet und wurde mit Dampflokomotiven, Zahnradsystem Riggenbach betrieben. Durch den Bau der oben beschriebenen

elektrischen Tatrabahn verlor die Zahnradbahn jedoch stark an Bedeutung und wurde schließlich am 14. August 1932 stillgelegt. Durch die Abhaltung der Weltmeisterschaften in den nord-

was gekürzt, um in Strbske Pleso eine Umsteigemöglichkeit zur Zahnradbahn zu schaffen. Die damaligen Neubautriebwagen für die Strecke Strba – Strbske Pleso wurden von der Lokomotivfabrik SLM in Winterthur geliefert. Sie stehen auch heute noch im Betrieb. Eine Reise zu diesen Bahnen kann nur empfohlen werden. Neben der wunderschönen Landschaft der Hohen Tatra bieten die Orte Poprad-Tatry, Stary Smokovec, Strbske Pleso und Tatranska Lomnica eine Vielzahl von Hotels und weiterer touristischer Infrastruktur (Seilbahnen, Sessellifte...). Zwischen Bratislava und Strba bzw. Poprad-Tatry besteht ein dichter Zugverkehr mit Schnellzügen. In den Speisewagen dieser Züge wird noch wirklich gekocht, und der Besuch eines solchen ist ebenfalls anzuraten. Die Fahrzeit von Bratislava nach Strba beträgt etwa vier einhalb Stunden. Vom Bahnhof Bratislava-Petrzalka ist der Hauptbahnhof mit der Buslinie 82 erreichbar. Eine in der Slowakei gekaufte Fahrkarte für die Strecke Bratislava – Strba (325 km) kostet für die einfache Fahrt in der **1. Klasse** rund 14 Euro.



Der Neubautriebwagen 425 952 aus der Schweiz hat in Strbske Pleso seine Endstation erreicht; 4. Februar 2002. Hier besteht eine Umsteigemöglichkeit zur Zahnradbahn nach Strba.

schen Disziplinen im Winter 1969/70 wurde diese Bahn in neuer Form (elektrisch) in leicht abweichender Route wieder aufgebaut und am 12. Februar 1970 wieder in Betrieb genommen. Die elektrifizierte Tatrabahn wurde et-

Die Abfahrtsstellen der Tatra-Bahnen in Strba bzw. Poprad-Tatry befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof der Normalspurbahn. Auf beiden Strecken wird in etwa im Stundentakt gefahren. ■