Die Wassertalbahn – Vișeu de Sus

von Michael Bleckmann

Noch vor etwa 70 Jahren fand man in den Karpaten ein Waldeisenbahnnetz von etwa 10 000 Kilometern, das ein ökonomisch und ökologisch fast optimales Verkehrsmittel darstellte. Neben einer ausreichenden Kapazität und Transportqualität fügten sich die Eisenbahnen ohne große Eingriffe in die Natur ein. Für die Menschen in den armen und entlegenen Karpatenregionen waren sie eine wichtige Beschäftigungs- und Einnahmequelle. Ebenso waren sie bedeutsame, oft auch die einzigen Verkehrsadern für die abgelegenen Ansiedlungen oben in den Bergen. Oft wurden die Waldbahnen direkt in die Staatsforstbetriebe eingegliedert. Ihre große Zeit hatten sie zwischen den beiden Weltkriegen des letzten Jahrhunderts. 1982 wurde die letzte Waldeisenbahn in der Slowakei stillgelegt, in Ungarn wurden die meisten Bahnen in den 80er und in Polen Anfang dann Anfang der 90er Jahre liquidiert. In Rumänien, wo es die meisten dieser Bahnen gab, gab es im Jahre 1970 noch gut 3 600 Kilometer Waldbahnen. Bis zum Jahre 1986 wurden sogar noch neue Dampflokomotiven gebaut und Ende der 80er Jahre gab es immerhin noch 15 Waldbahnen mit einem Streckennetz von etwa 1 000 Kilometern.

Heute ist davon nur noch die Waldbahn im Wassertal in Betrieb. Zusammen mit der Bahn in Vyhoda in der Ukraine ist sie die letzte Zeugin einer schmalspurigen Transportbahn zur Holzabfuhr, die mit ihrer Einbettung in die große Natur der Karpaten ein einmaliges Kulturdenkmal darstellt.

Vişeu de Sus, den Ausgangspunkt der etwa 50 Kilometer langen Wassertalbahn, findet man im Norden Rumäniens, im Bezirk Maramureş an der ukrainischen Grenze gelegen. Mit etwa 20 000 Einwohnern ist Vişeu de Sus eine Kleinstadt und wäre heute nicht weit über die Grenzen Rumäniens bekannt, gabe es nicht dort die berühmte Schmalspurbahn. Diese wurde erst im Jahre 1932 zum wirtschaftlichen Abtransport des geschlagenen Holzes erbaut und erfüllt diesen Zweck bis heute. Ursprünglich als »Werkbahn« konzipiert, brachte sie das geschlagene Holz aus dem Wassertal direkt ins ehemalige staatliche Sägewerk von Vişeu de Sus. Nach der Privatisierung der Forstwirtschaft gehört die letzte betriebsfähige Schmalspurbahn Rumäniens der R.G. Holz Company S.R.L., die auch weiterhin die Bahn zum Holztransport aus dem Wassertal einsetzt.

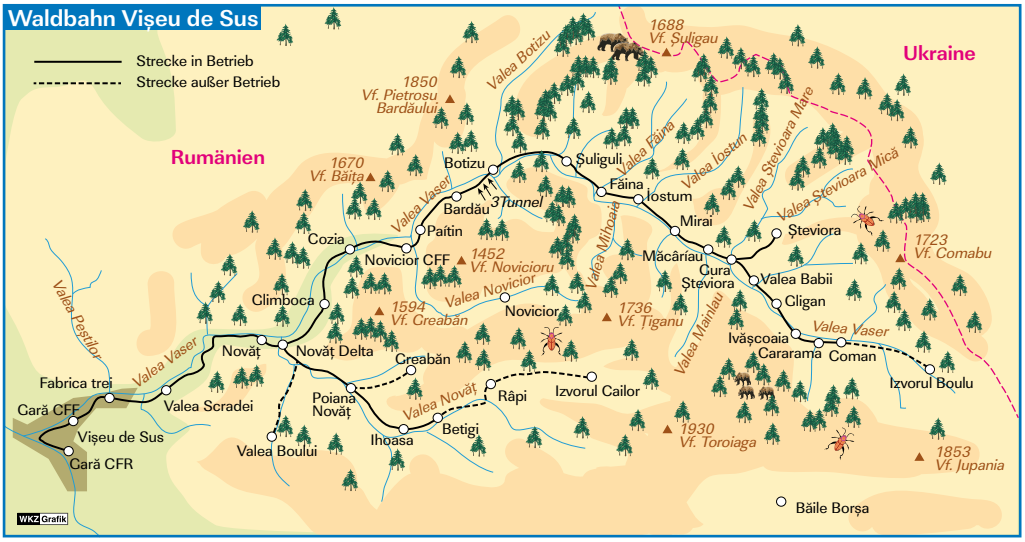
Das geschlagene Holz wird mit sogenannten »Produktionszügen« zu Tal gebracht, dazu werden Diesellokomotiven und gelegentlich auch Dieseltriebwagen vor einer langen Kette von Drehsche-

»Cozia 1« 764.408 R mit einem für die Region typischen Holzzug durchfährt eine Holzfällerunterkunft im Wassertal. Die vor der Behausung abgestellten Fahrzeuge sind TAF-Knicklenker rumänischer Produktion, mit denen heutzutage die Baumstämme aus dem Wald abtransportiert werden.

So sah die Holzverladung früher aus. Nur mit Muskelkraft wurden die Stämme über eine Rampe auf die Drehschemelwagen verladen. Diese Szene wurde anlässlich einer Fotofahrt nachgestellt.

Die alte Orenstein & Koppel 764.211 im engen und felsigen Tal bei Novicior.

▲ Der Hofhund von Vișeu de Sus beobachtet aus dem trockenen Lokschuppen heraus das tägliche Geschehen – 764.421 und 764.408 R dampfen im Vorfeld des Heithauses vor sich hin, und das Wetter wird nicht besser.



melwagen eingesetzt. Dabei werden die leeren Drehschemel von den kleinen Lokomotiven dem Wasserlauf der Vaser folgend bergauf geschleppt, während man die schweren beladenen Wagen bergab einfach rollen läßt. Bremser auf den Drehschemelwagen sorgen dafür, daß die beladenen Wagen nicht zu schnell werden und sicher im Sägewerk ankommen. Desweiteren werden eine Vielzahl motorbetriebener Draisinen zur Instandhaltung der Strecke und zur Versorgung der Waldarbeiter benötigt. Nur im Ausnahmefall kommen heutzutage die holzgefeuerten Dampflokomotiven vor den Produktionszügen zum Einsatz. Der in den Sommermonaten täglich verkehrende Touristenzug wird jedoch planmäßig mit einer Dampflokomotive bespannt. Meistens kommt dazu eine der beiden Reșițas zum Einsatz, die übrigen Dampflokomotiven sind dafür einfach zu schwach. Sie werden ausschließlich für Sonderzüge von Eisenbahnfreunden eingesetzt. Um dem stetig wachsenden Tourismusstrom gerecht zu werden, der sich vornehmlich auf den Tourismuszug konzentriert, wird gegenwärtig eine weitere Reșița-Lokomotive betriebsfähig aufgearbeitet. In der sommerlichen Ferienzeit ist der Andrang von Besuchern so groß, dass meistens zwei Dampfzüge hintereinander fahren müssen. Aufgrund der guten Auslastung plant man ab dem Sommer 2011 einen zweiten täglichen Touristenzug einzusetzen.

Bei unserem Besuch im September 2010 waren vier Dampflokomotiven einsatzbereit: »Cozia 1« (764.408 R), »Elvetia« (764.321), »Mariuta« (764.211, Orenstein & Koppel, Berlin, Baujahr 1910) und »Krauss« (763.193, Krauss/Linz, Baujahr 1921).

Besucht man als gewöhnlicher Tourist die Wassertalbahn, bieten sich neben herrlichen landschaftlichen Fotomotiven der Touristenzug oder die genannten Produktionszüge als Foto- oder Videomotiv an. Da die Dampflokomotiven nur für spezielle Veranstaltungen angeheizt werden, empfielt sich eine der zahlreichen angebotenen Fotofahrten

▲ »Mariuta« 764.211, ein bei O & K im Jahre 1910 gebauter D-Kuppler, wartet auf den nächsten Einsatz in Vișeu.

▲ Die bei Krauss in Linz gebaute 763.193 (Baujahr 1921) war früher in Moldovița eingesetzt. Für einen Sonderzugeinsatz wird sie hier gerade in Vișeu angeheizt.

für Eisenbahnfreunde. Dann erhält man die Gelegenheit, mit authentischen Holzzügen, wie sie noch vor kurzem im Wassertal verkehrten, mitzufahren und diese ausgiebig im Einsatz zu fotografieren, zu filmen oder einfach nur zu genießen. Eine Besonderheit dabei ist die Begleitung von Waldarbeitern beim Holzeinschlag, das Rücken des geschlagenen Holzes mittels Pferden aus den Wäldern zu den Verladestationen und der manuelle Holzverlad nur mittels Rampe und Muskelkraft auf die Drehschemelwagen der Schmalspurbahn. Bei einer Übernachtung in einer der touristischen Unterkünfte in der Nähe der Holzfällerstation bekommt man einen nachhaltigen Eindruck davon, wie hart, schwer und einsam das Leben der Waldarbeiter in den Waldkarpaten war und immer noch ist, auch wenn heutzutage immer mehr technische Hilfsmittel bei der Bewältigung der schweren Waldarbeit helfen.

Daß die Bahn bis heute überlebt hat, ist dem rührigen »Verein Hilfe für die Wassertalbahn« zuzuschreiben, der seit mehreren Jahren alles unternimmt, um die Wassertalbahn kurzfristig zu retten und langfristig auf eine solide wirtschaftliche Basis zu stellen. Der inzwischen vor Ort ansässige Michael Schneeberger leitet diese Aktivitäten und setzt sich »rund um die Uhr« mit Herz und Seele für die Bahn ein. Mit der Finanzierung zweier Lokomotiven, der Instandsetzung des Bahnhofes, der Werkstatt und des Lokschuppens und dem Wiederaufbau der schwer beschädigten Strecke nach den verheerenden Hochwassern im Jahr 2001 und besonders 2008, ist es dem Verein gelungen, der Wassertalbahn mit dem Tourismuszug eine verlässliche und sichere Einnahmequelle zu schaffen. Ohne den Tourismuszug und ohne dessen Einnahmen, wären alle Aktivitäten auf und um die Wassertalbahn undenkbar. Darüber hinaus versucht der Verein die Strecke und die gesamte Bahninfrastruktur umfassend zu sanieren, wobei die heutige Strecke schon einen sehr guten Eindruck hinterlässt – während unseres mehrtätigen Besuches ist nicht einer der zahlreichenn Züge, mit denen wir mitgefahren sind, entgleist. Ein weiteres, sehr interessantes Zukunftsprojekt ist der Wiederaufbau der Bahnhofsgebäude der Wassertalbahn im typischen Stil der Waldkarpaten.

Seit Herbst 2010 ist es endlich soweit, dass die Waldbahn von Vișeu de Sus in Rumänien als erhalteneswertes Kulturgut unter nationalem Schutz steht. Damit ist zumindest die Gefahr einer Stillegung oder Ersatz durch eine Straße gebannt, die vielen Projekte und Aufgaben können nun auf einer gesetzlich soliden Grundlage angepackt werden. Hoffen wir, daß all diese Vorhaben rund um die Wassertalbahn gelingen mögen und uns der Dampfbetrieb auf der Schmalspurbahn durch die Karpaten noch lange in seinen Bann ziehen möge.

Hart und nicht ohne Gefahren ist die Holzarbeit mit Pferden im Bergwald.

Die kleine Krauss-Lokomotive befährt die unterbrochene Stichstrecke hinter dem Cleisdreieck Novat-Delta. Ein TAF-Knicklenker kommt ihr im Flussbett mit angehängten Baumstämmen entgegen.

Nach einem erlebnisreichen Fototag sorgt 764.211 im Abendglint für das letzte stimmungsvolle Bild des Tages. Fotos: Michael Bleckmann (September 2010)