

Liebe Mitglieder und Freunde des Vereins «Hilfe für die Wassertalbahn»

Hier – endlich – das versprochene und angekündigte Rundschreiben, für dessen verspätetes Erscheinen wir uns in aller Form entschuldigen. Es informiert Sie insbesondere über die an der letzten Hauptversammlung angesprochenen, teilweise verwirrenden Umstände als Folge der veränderten Rahmenbedingungen rund um die Wassertalbahn. Vorstand und Arbeitsgruppe haben die offenen Fragen in der Zwischenzeit angepackt und sind daran, sie innerhalb des Vereins und gegenüber unseren Partnern in Vişeu de Sus zu klären.

Ein Schwerpunkt dieses Newsletters ist die von der Versammlungsmehrheit gutgeheissene Ausweitung des Vereinszweckes auf andere, unterstützungsbedürftige Bahnen in Osteuropa. Wir stellen Ihnen zwei hochinteressante, ums Überleben kämpfende Schmalspurbahnen vor, bei denen unser Verein – mit seinen bei der Wassertalbahn gemachten Erfahrungen (und Erfolgen!) – sinnvolle Hilfe leisten könnte.

Eher bescheiden fallen diesmal die Informationen über das aktuelle Geschehen auf der Wassertalbahn aus, was aufmerksame Beobachter auch auf unserer Website feststellen konnten (und monierten...). Dieser unerfreuliche Zustand ist einerseits durch den Wegzug unseres Präsidenten Migu Schneeberger aus Rumänien, andererseits durch den sehr spärlichen Nachrichtenfluss seitens der CFF Vişeu de Sus S.R.L. entstanden.

In der Hoffnung, von euch zahlreiche Mails mit Anregungen, Vorschlägen, Ideen oder Kritik zu erhalten (Adresse: info@wassertalbahn.ch), grüsst herzlichst

Euer Vereinsvorstand

11 Jahre Hilfe für die Wassertalbahn: Getrübter Abschluss eines erfolgreichen Projektes

Von Jahr zu Jahr steigende Besucherzahlen (2011 nach Angaben der CFF Vişeu de Sus S.R.L. über 30'000!), zuverlässig verkehrende fahrplanmässige Dampfpersonenzüge, zahlreiche Events und eine attraktive touristische Infrastruktur rund um die Bahn: Die wildromantische Wassertalbahn ist heute europaweit ein Begriff und gehört zu den populärsten touristischen Destinationen Rumäniens. Der Bahnbetrieb ist im Vergleich zu früher viel besser organisiert; auch die für den Bahntourismus verantwortliche rumänische Firma CFF Vişeu de Sus S.R.L. leistet gute Arbeit. Die auch von uns angestrebte Professionalisierung und Kommerzialisierung des Bahntourismus durch unsere lokalen Partner sollte (und hat!) der Wassertalbahn zu dringend nötigen Einnahmen verholfen.

Auch wenn der eine oder andere Eisenbahnfreund den «alten Zeiten» nachtrauert, war die von unserem Verein initiierte und massgeblich mitgetragene Entwicklung die einzige Chance, diese einmalige Bahn zu retten. Das ist gelungen, und wir dürfen stolz darauf sein.

Leider hat der Erfolg, zumindest aus der Sicht unseres Non-Profit Vereins, auch Schattenseiten. Meinungsverschiedenheiten über Strategien und den zukünftig einzuschlagenden Weg erschweren je länger je mehr die Zusammenarbeit mit unseren Partnern. Trotz mehrerer Gespräche und Einigungsbemühungen sah sich der Verein zunehmend damit konfrontiert, Entscheidungen und «Sachzwänge» akzeptieren zu müssen, zu denen wir eine andere Meinung hatten. Unser Verein war als Ideenlieferant und «schweizerisches» Aushängeschild zwar weiterhin gern gesehen, wurde aber gleichzeitig von der CFF Vişeu de Sus S.R.L. immer mehr instrumentalisiert und in die Rolle eines unkritischen Sponsors und Vermittlers von freiwilligen Mitarbeitern gedrängt.

Es war an der Zeit, unser Engagement in Vişeu de Sus neu zu überdenken und das Projekt «Hilfe für die Wassertalbahn» in der bisherigen Form abzuschliessen. Die dadurch entstehenden offenen Fragen (wie bspw. im Vereinsbesitz befindliches Rollmaterial) werden vom Vereinsvorstand in Verhandlungen mit der CFF Vişeu de Sus S.R.L. geklärt. Dieser Prozess ist noch im Gange; mittlerweile leider begleitet von gegen den Verein und unseren Präsidenten Migu Schneeberger persönlich gerichteten Vorwürfen und Anschuldigungen...

Neue Vereinsziele, neue Aufgaben: Unsere Erfahrungen weitergeben...

Der «provokative» Vorschlag von Vorstand und Arbeitsgruppe, den auch im Namen zum Ausdruck kommenden Vereinszweck auf Projekte ausserhalb der Wassertalbahn auszudehnen (was Anpassungen der Statuten und evtl. des Namens erforderlich machen würde), fand an der letzten Hauptversammlung eine deutliche Mehrheit. Auslöser war die unleugbare Tatsache, dass nach über zehn Jahren Engagement bei der Waldbahn unsere ursprünglich gesetzten Ziele erreicht sind: Die Gefahr der Stilllegung ist gebannt, die Dampfloks fahren regelmässig, die Wassertalbahn steht durch den Bahntourismus wirtschaftlich besser da und ihre Zukunft ist – nicht zuletzt durch ihre Bekanntheit – gesichert. Von einem solchen Status sind andere, akut bedrohte Schmalspurbahnen in Osteuropa weit entfernt. Und dass die Wassertalbahn – man erinnere sich an ihren desolaten Zustand Ende der neunziger Jahre! - dies geschafft hat, ist zum grössten Teil der Verdienst unseres Vereins und seiner Arbeit.

Dabei haben wir in all den Jahren wertvolle Erfahrungen gesammelt, von denen durchaus auch andere, um ihr Überleben kämpfende osteuropäische Bahnen profitieren könnten: Geld bzw. Sponsoring ist dabei nicht einmal der entscheidende Faktor; gefragt sind Ideen, Konzepte, Werbung und PR; vor allem aber deren konkrete Umsetzung durch Freiwilligenarbeit – genau das, was unser Verein bei der Wassertalbahn gemacht hat. Wichtig sind im weiteren lokale Partner, die am selben Strick ziehen und Eigeninitiative beweisen; denn nur «von aussen» initiierte und umgesetzte Projekte scheitern früher oder später, wie genügend Beispiele aus der sogenannten «Entwicklungshilfe» zeigen.

Beide möglichen, im Folgenden kurz vorgestellten Kandidaten für ein allfälliges zukünftiges Engagement unseres Vereins erfüllen diese Bedingungen. Und, darum geht's ja eigentlich: Diese Schmalspurbahnen brauchen dringend Unterstützung - sonst gibt es sie bald nicht mehr.

Die Borzhavatalbahn in der Ukraine: Letzte aktive Schmalspurbahn Transkarpatiens

Vom einst ausgedehnten 750mm-Schmalspurnetz, welches vom ukrainischen Teil der ungarischen Tiefebene entlang des Borzhava-Flusses bis tief in die Karpaten führte, ist nur noch die ein «Y»-bildende Strecke von Vynohradiv respektive Berehovo über den Knoten Hmilnyk nach Irshava in Betrieb. Der Fahrplan weist täglich vier Personenzugpaare von Vynohradiv nach Hmilnik aus, wovon eines(!) bis Irshava geführt wird. Die Flügelstrecke nach Berehovo, wo sich das Depot der Bahn befindet, wird nur für Überführungsfahrten genutzt. Im Einsatz sind bullige TU-2 Dieselloks; die letzte vorhandene Dampflok wurde leider in das Freilichtmuseum von Kolochava verbracht.

Die landschaftlich reizvolle Gegend mit sanften Hügeln und verschlafenen Dörfern bekommt nach Irshava einen gebirgigen Charakter; die Bahnstrecke in diesem oberen Abschnitt ist leider stillgelegt, aber mindestens auf 30 Kilometern (noch) vorhanden.

Seit einigen Jahren bemüht sich eine sehr engagierte lokale NGO (Nicht-Regierungs-Organisation) darum, die akut von der Stilllegung bedrohte Schmalspurbahn als zentralen Bestandteil eines touristischen Konzepts zu retten. Sie soll die zahlreich noch existierenden Relikte wie Wassermühlen, Hammerschmieden, Kalksteinbrüche etc. in einer Art «Industriepfad» erschliessen; genau wie früher, als die Schmalspurbahn die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region auslöste.

Trotz beschränkter Mittel wurde schon viel erreicht, erfolgreich lokale Betriebe, Anliegergemeinden und Jugendliche(!) in das Projekt eingebunden. Das touristische Potential ist vorhanden: Jähr-

lich mehr Menschen entfliehen im Hochsommer den ukrainischen Grosstädten und verbringen ihren Urlaub in den grünen Bergen Transkarpatiens; mehrere Grenzübergänge ins benachbarte Ungarn machen die Region auch für Besucher aus der EU attraktiv.

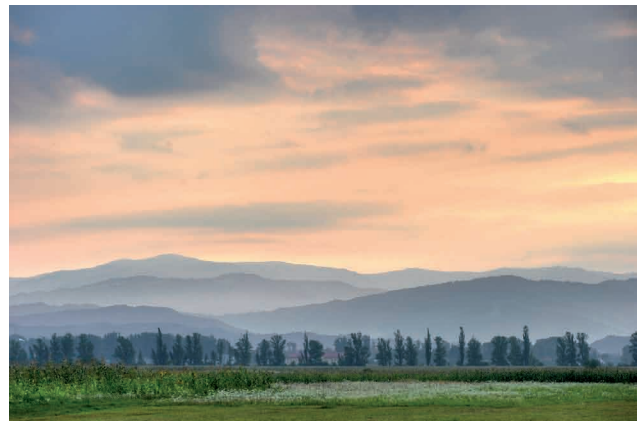
Auf der noch betriebenen Linie werden bereits heute Sonderfahrten mit von der Staatsbahn gemieteten Zugkompositionen durchgeführt. Das Ziel ist aber, für touristische Fahrten auch die stillgelegte Bahnstrecke zwischen Irshava und Pryborzhavske wieder in Betrieb zu nehmen – die Gemeinden verhandeln zur Zeit mit der ukrainischen Staatsbahn über die Übernahme dieses Streckenabschnittes. Eine aktive Dampflok würde das Projekt schlagartig vorbringen, wie auch das Wassertal seine Popularität zweifellos dem Dampfbetrieb verdankt. (In der ganzen Ukraine gibt es keine einzige Bahn mit regelmässigem Dampflokeneinsatz mehr!)

Hauptinitiant und Kontaktmann ist der bei Irshava wohnende Denys Dobra, der mit unserem Vereinspräsidenten befreundet ist und ihn mehrmals in Vişeu de Sus besuchte.



Schmalspurige Werkbahn Banovici: Bedrohte Dampfphase in Bosnien

Die in der Nähe von Tuzla, im Nordosten Bosniens gelegene 760mm-Werkbahn von Banovici/Oskova setzt als Reserve und im Verschub bis heute Dampflokomotiven unterschiedlichster Baureihen ein. Die Bahn, zu deren Streckennetz auch eine mittlerweile aufgelassene Waldbahnlinie gehörte, dient einzig dem Güterverkehr. Mehrmals täglich bringen diesellokbespannte



Bilder Borzhavatalbahn

- Event bei einem stillgelegten Bahnhof: Denis Dobra in Aktion
- Der tägliche Zug fährt in Irshava ein
- Landschaft im Tal der Borzhava
- Wasserbetriebene Hammerschmiede (Alle Aufnahmen Migu Schneeberger)



Züge die im nahe gelegenen Bergbau geförderte Kohle zu einer Verladestation mit Normalspuranschluss. Durch den geplanten Bau von modernen, leistungsfähigen Förderbändern könnte die Bahn in absehbarer Zeit den Güterverkehr und damit ihre Existenzgrundlage verlieren, was schlussendlich zu ihrer Stilllegung führen könnte. Damit würden nicht nur eine der letzten Schmalspurbahnen Bosniens, sondern auch zahlreiche Arbeitsplätze in dieser unter extremen wirtschaftlichen Problemen leidenden Region verschwinden.

Devad Hodjic, der verantwortliche Chef der Werkbahn von Banovici und selbst Eisenbahnfreund(!), kämpft aber für seine Bahn und versucht, zumindest eine eventuelle touristische Zukunftsperspektive für die Bahn zu finden. In Eigeninitiative wurden bereits Güterwagen zu Personenwagen umgebaut und mit dem Wiederaufbau eines Teilstücks der Waldbahnstrecke begonnen.

Auf eine erste unverbindliche Anfrage reagierte Herr Hodjic prompt: Er sei an einer Zusammenarbeit und Unterstützung durch unseren Verein sehr interessiert – wir wären herzlich eingeladen, seine Bahn zu besuchen. Und selbstverständlich würde er für uns einen Dampfsonderzug fahren lassen...

Auf die hochinteressante Werkbahn aufmerksam gemacht wurde unser Vereinspräsident von Tadeusz Brate, der durch seine zahlreichen Publikationen über die ex-jugoslawischen Dampfloktypen vielen Eisenbahnfreunden bekannt sein dürfte. Herr Brate ist mit dem Chef der Werkbahn Banovici befreundet und würde bei einem allfälligen Engagement unserem Verein als Dolmetscher zur Verfügung stehen.



Bilder Werkbahn Banovici

- *Alle drei Dampfloktypen auf einem Bild*
(Foto Bernd Seiler, Farrail)
- *Tadeusz Brate in Vişeu de Sus*
(Foto M. Schneeberger)
- *Dampfzug mit Lok der Reihe 83*
(Foto Roni, mstsforum)
- *Planmässig im Einsatz: Verschublok 25-30*
(Foto Bernd Seiler, Farrail)



Wassertalbahn im Sommer 2012

Wie eingangs erwähnt, erreichen uns leider nur spärlich Nachrichten vom aktuellen Geschehen auf der Wassertalbahn. Vor den touristischen Dampfpersonenzügen kommen wie im letzten Jahr die beiden durch den Verein finanzierten Dampfloks «Elvetia» 764.421 und «Mariuta» 764.211 zum Einsatz; alle Resita´s der R.G.Holz sind reparaturbedürftig abgestellt, die kleine «Krauss» 763.193 wird nur gelegentlich für Sonderfahrten angeheizt. Ob in der sommerlichen Hochsaison wieder eine Gastlokomotive von Georg Hocevar angemietet wird, ist unklar. Denn die Generalrevision der vom Verein vermittelten ex-Bregenzer Resita 764.435 «Bavaria» soll abgeschlossen sein, womit diese Lok vermutlich im Sommer auf der Wassertalbahn einsatzbereit wäre. Dem Vernehmen nach kommt auch bald ein ex-russischer Schmalspurtriebwagen nach Vişeu, revidiert und umgebaut in der Bahnwerkstatt von Georg Hocevar in Criscior.

Keine Veränderungen sind im Regelbetrieb bei den Holzzügen zu erwarten; wie bisher fahren frühmorgens ein bis zwei von Dieselloks geführte Produktionszüge in die Berge und treffen nachmittags/abends vollbeladen wieder in Vişeu de Sus ein.

Der aktuelle Fahrplan der Dampfpersonenzüge, Fahrpreise und die Termine von Spezialfahrten (Vollmond, Konzerte etc.) finden sich auf der mehrsprachigen Website der CFF Vişeu de Sus S.R.L., www.cffvis.eu.com

Gruppenreisen 2012 – nicht nur für Vereinsmitglieder

Anstelle der von ihm nicht mehr durchführbaren Herbst-Fotowoche organisiert Migu Schneeberger eine Eisenbahn(studien)tour durch die Slowakei und Ostungarn zur Borzhavatalbahn in der Ukraine. Termin ist die Woche 40, vom 29. September bis 6. Oktober 2012.

Auf dem noch nicht abschliessend fixierten Programm stehen in Ungarn die Schmalspurbahnen Gyöngyös (Fotogüterzug mit Dampf), Debrecen (Fotogüterzug mit Dampf) und die Fischbahn in Hortobagy Halasto, in der Slowakei die Waldbahn von Cierny Balog (Fotozug mit Dampf), eine weitere Waldbahn (Dampfzug) und natürlich die Borzhavatalbahn in der Ukraine. Je nach Zeit und Route kommen noch weitere eisenbahntechnisch interessante Besuche hinzu. Natürlich reist die Gruppe soweit wie möglich per Bahn; Ausgangspunkt ist Wien, das bequem mit dem Nachtreisezug erreichbar ist.

Das exakte Reiseprogramm (und was es kostet...) wird bis spätestens Ende Juli auf der Vereinswebsite www.wassertalbahn.ch publiziert oder kann ab diesem Zeitpunkt direkt bei Migu Schneeberger angefordert werden.

Wer Lust, Zeit und die nötige Flexibilität hat, kann zudem unseren Vereinspräsidenten und Tadeusz Brate bei ihrem Besuch der Werkbahn Banovici in Bosnien begleiten.

Ausgangspunkt und Termin dieser Reise stehen noch nicht fest; die Fahrt findet aber voraussichtlich zwischen dem 20. und 30. Juni 2012 statt. Interessierte melden sich bitte direkt bei Migu Schneeberger (schneeberger@wassertalbahn.ch).