

Protokoll vom 28. Internationales Feldbahntreffen 2018 in Viseu de Sues/ Rumänien vom 8. bis zum 14. Oktober 2018

Montag, 8. Oktober 2018

Georg Hocevar empfing die Teilnehmer aus Deutschland, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Österreich, Rumänien, der Schweiz, Tschechien und Polen am Bahnhof in Deva/ Rumänien. Zwei Reisebusse standen für die nächsten Tage zur Verfügung.

Ohne Frühstück ging es direkt nach Criscior, wo es ein großes Wiedersehen mit Teilnehmern der vergangenen IFTs gab. Neben den Unterlagen zum IFT-Programm gab es auch ein kleines Frühstück und vor allem Kaffee.

Nun hatten wir 1,5 Stunden Zeit, das Firmengelände mit "leicht morbide" Industriecharme zu besichtigen, bevor wir mit dem Zug nach Brad fuhren. Schon ein großes Sammelsurium aller möglichen und unmöglichen, in der Regel schmalspurigen, Eisenbahnfahrzeuge, welche von Georg Hocevar europaweit erworben wurden. U.a. standen 2095 und 1099 von der Mariazeller Bahn sowie ehemalige Münchner Trams, welche bis vor ein paar Jahren in Bukarest noch eingesetzt wurden, auf dem Gelände.

Unter Dampf waren eine 150 PS Resita- (sprich Reschitza) Dampflokomotive EMBA 5 (Fabrik-Nr. 1336/1957) sowie eine 90 PS Budapest 764-243 (Fabrik-Nr. 2832/1911). Das Standardmaß der Schmalspurbahnen in Rumänien ist übrigens 760 mm.

Ohne Halt ging es nach Brad. Auf dem Rückweg machten wir an der Brücke über den Fluss Crisul Alb (Weiße Kreisch) sowie bei dem orthodoxen Kloster einen Photohalt.

Nach der Rückkehr nach Criscior ging es zum Mittagessen in das Kulturheim Zdrapti und dann zügig mit dem Bus zur nächsten Bahn nach Abrud. Diese Strecke kannten wir auch schon vom IFT 2010 vor 8 Jahren. Neu war diesmal, dass der Zug auf die Stahlbogenbrücke über den Aries-Fluss fuhr. Georg warnte uns ausdrücklich vor der Durchfahrt durch die Zigeunersiedlung, da die Häuser nun direkt bis an die Strecke heranreichten. Die Siedlung machte aber einen weitaus besseren Eindruck als von 8 Jahren, und negative Vorfälle gab es keine.

Eingesetzt wurden die Budapest-Lok 764-243 sowie eine österreichische Draisine. Hier machten wir auf der Rückfahrt noch einige Photostops. Das schönste Motiv der Strecke, die orthodoxe Kirche von Carpinis, lag aber leider schon im Schatten.

Nach 2 Stunden Busfahrt waren wir dann in Sibiu (dt. Hermannstadt), unserem heutigen Etappenziel.

Dienstag, 9. Oktober 2018

Als erstes besuchte eine Gruppe den Rest der Meterspur-Überlandtram von Sibiu nach Rasinari. Der kleinere Rest besuchte das Eisenbahnmuseum in Sibiu. Dort gab es auch einige Schmalspur-Dampflokomotiven in 760 mm Spur zu sehen, die meisten leider in einem sehr schlechten Zustand. Es gibt auf der Tram 2 Fahrzeuge von dem Meterspurnetz um Aigle in der Schweiz. Einer der direkt von Aigle gekommen ist, der andere welcher über 20 Jahre „Zwischenstopp“ auf der österreichischen Schmalspurbahn Voeklmarkt-Attersee machte. An Sonntagen wird die Strecke vom Zoo nach Rasinari befahren. Leider ist das ehemalige Straßenbahndepot in Sibiu nicht mehr an die Strecke angebunden, sodass die Fahrzeuge im Freien stehen. Daher ist eines schon mit einem Graffiti "verziert". Talwärts ging die Fahrt gut, nur bei der Bergfahrt hatte der Triebwagen einige Probleme, so dass wir die Fahrt abbrechen mussten und mit dem Bus weiter zu unserem nächsten Ziel fuhren.

Die 14 km lange Schmalspurbahn von Sovata nach Campul Catatii ist der Rest der 82 km langen Bahnlinie von Targu Mures nach Praid. Diese Strecke kannten die wenigsten von unserer Gruppe. Das gesamte Netz hatte eine Länge von 184 km und diente neben dem Personenverkehr hauptsächlich als Zufuhrstrecke zur Zuckerfabrik in Targu Mures.

Unsere Zugmaschine war die 764-052, eine polnische Px48. Touristikverkehr gibt es hier seit 2011. Nach den üblichen Photohalten ging es mit dem Bus die 200 km von Sovata

nach Comandau, wobei auf den letzten 20 km die steigungsreiche Straße nach Covasna noch immer unbefestigt ist.

Wir nächtigten wieder wie 2010 im Hotel Alpin, welches auch das einzige größere Hotel im Ort ist. Die Nacht war mondlos und sternklar, und da es hier keine Straßenlaternen oder sonstiges Streulicht gab, konnten sogar wir einen Sternenhimmel vom Feinsten sehen.

Mittwoch, 10. Oktober 2018

Heute hieß es früh aufstehen, also noch früher als sonst üblich, da wir die wunderbare Morgenstimmung im Tal von Comandau erleben wollten. Der Bodennebel, welcher in kurzer Zeit von der Morgensonne vertrieben wurde, hatte einen ganz besonderen Reiz. Diesmal fuhren wir auch mit dem Zug über die Brücke der Strecke zum ehemaligen Schrägaufzug. Eingesetzt wurde die 764-243, eine 90 PS starke ungarische Dn2t-Lokomotive von der Lokschmiede Budapest aus dem Jahr 1911. Die Fahrt zum derzeitigen Endpunkt verlief normal mit einer "geplanten" Entgleisung an einem nur provisorisch ausgebesserten Streckenabschnitt, welcher häufiger nach Starkregen unterspült wird. Die Strecke wird nur zwei- bis dreimal jährlich befahren wird. Zum Mittagessen ging es an die Talstrecke ganz in der Nähe des unteren Endes des Schrägaufzuges. Diesen Streckenabschnitt befuhren wir in 2 Gruppen, da die Ns2h mit 30 PS (248933/1959) nur 2 Wagen ziehen konnte.

Gegen 15 Uhr fuhren wir dann weiter über Bacau und Gura Humorului nach Moldovita, wo wir unterwegs unser Abendessen einnahmen und spät abends auf die verschiedenen Hotels aufgeteilt wurden.

Donnerstag, 11. Oktober 2018

Nachdem die Gruppe von den verschiedenen Hotels wieder eingesammelt wurde, ging es direkt zum Bahnhof Moldovita. Der CFR-Bahnhof wurde auf 760 mm umgespurt bzw. teilweise auch nur die Gleise über die alten Normalspurgleise gelegt.

Heute gab es zwei Züge, welche mit Dampfloks bespannt waren. Neben unserem Personenzug folgte eine originale Waldbahngarnitur, welche von einer 150 PS starken, 4-achsigen Resita aus dem Jahr 1957 gezogen wurde (Fabriknr. 2609/1957). Der Personenzug wurde von der 764-404R Reghin (Fabriknr. 601/1984) mit ebenfalls 150 PS gezogen. Die Strecke ist mit 12 km nun über doppelt so lang wie bei dem letzten rumänischen Feldbahntreffen im Jahr 2010. Und es gibt natürlich auch sehr viele neue Photomotive, von denen wir sehr viele umsetzen konnten.

Am Endpunkt gab es ein wunderbares Mittagessen direkt neben der Strecke, wo die Dampfloks umsetzen mussten. Gut gesättigt ging es dann mit Vorspann als ein Zug zurück nach Moldovita. Auf der Busfahrt nach Viseu machten wir noch einen kurzen Stopp am Prislop-Pass auf 1416 m üNN, wo sich das Kloster Sfanta Treime befindet. Der Ausblick dort war schon beeindruckend. Nun ging es weiter zu der letzten Station unserer Rundreise, nach Viseu de Sus, wo wir erst in unsere Hotels aufgeteilt wurden und uns danach zum Abendessen in der extra für das Feldbahntreffen wiedereröffneten ehemaligen Waldbahnkantine trafen.

Freitag, 12. Oktober 2018

Um 6 Uhr war Treffpunkt am Waldbahnhof, wo wir mit dem Produktionszug das Wassertal hochfuhren. Dieser war mit der 87-0032, einer FAUR L45H, bespannt. Daneben fuhr noch ein ehemaliger russischer Triebwagen, welcher auch 4 Holztruckpärchen zog. Leider war es so früh morgens im Tal noch sehr schattig, die Stimmung war dafür aber trotz der frühen Zeit sehr gut. In Faina war unser erster längerer Aufenthalt. Von dort fuhr nur noch der Triebwagen weiter bis nach Valea Babei, dem jetzigen Endpunkt der Strecke. Die Gleislage auf dem letzten Abschnitt war sehr schlecht, auch lagen einige Bäume auf

dem Gleis, welche die Fahrt noch etwas verzögerten. Da unsere Gruppe nicht auf einmal in den Treibwagen passte, pendelte dieser zweimal die 6 km bis zum Endpunkt.

Nun ging es wieder zurück nach Paltin, wo wir das Mittagessen einnahmen. Dies ist auch der Endpunkt für die Touristenzüge. Daher gibt es neben einem offenen Küchenhaus auch genügend Bänke und Tische zum Essen. Zudem befindet sich hier ein kleines Museum zur Geschichte der Wassertalbahn.

Um 16 Uhr waren wir wieder zurück in Viseu, wo wir uns bis zum Abendessen noch die Fahrzeuge, Wagen und Hallen der Wassertalbahn anschauen konnten. Daneben wurden auch noch die Holztrucks, welche an unserem Zug hingen, mit einem Greifbagger entladen. Die alte Seilzuanlage, welche dies vor 8 Jahren tat, ist zwar noch vorhanden, wird aber nicht mehr benutzt.

Nach dem Abendessen gab es einen interessanten Vortrag von Daniel Andreica über den Waldbahnbetreiber CFF in Viseu de Sus "Von der Waldbahn zur Touristenattraktion".

Anschließend stellte Lubomir Lehotsky die Historische Kindereisenbahn Kosicka Detska Hitoricka Zeleznica in der Slowakei, Spurweite 1.000 mm, vor.

Da am darauffolgenden Samstag die Mondscheinfahrt stattfand, entschieden die Teilnehmer, die Wahl des Ausrichters des IFT 2020 vorzuziehen. Es gab nur einen Bewerber, die Stoomtrein Katwijk Leiden in Valkenburg, welche auch schon 2011 Ausrichter war. George und Paul Kroon stellten ein detailliertes Programm vor. Dabei sind auch Exkursionen zu einigen anderen Feldbahnmuseen in den Niederlanden eingeplant. Ohne Gegenkandidat wurde daher Valkenburg als Ausrichter 2020 gewählt.

Zum Abschluss folgte ein Vortrag von Udo Przygoda über Aktuelles vom Frankfurter Feldbahnmuseum.

Danach gab es noch genügend Zeit für den Gedankenaustausch und ein gemütliches Zusammensein.

Samstag, 13. Oktober 2018

Mit 3 Dampfzügen ging es das Tal hoch. Im Einsatz waren die 764-211 "Mariuta", eine O&K-Maschine von 1910, die 764-421 "Elvetia", eine Resita -Lokomotive von 1954 sowie die 764-243, eine 1911 gebaute Budapest-Gastlokomotive von der CFI in Criscior.

Auf den beiden offenen Wagen im zweiten Zug drängelten sich die Photographen, da man dort den besten Blick auf den recht dicht hinterherfahrenden Zug hatte, wenn das Tal nicht gerade "zugeraucht" war. In Cozia hatten wir dann einen Aufenthalt, da wir von dem Planzug überholt wurden.

Vier Lokomotiven unter Dampf gab es dort bestimmt auch nicht so oft. Weiter ging es bis zu den beiden Tunnels von Botizu, welche auch der Endpunkt der Photofahrt waren. Das Motiv mit der Brücke sowie die Tunnelausfahrt konnten wir alle mit den 3 verschiedenen Zügen wunderbar umsetzen. In Botizu setzten alle Lokomotiven um. Dazu nahm die 764-421 noch drei beladene Waldbahntrucks mit. Ein herrliches Motiv inmitten bunt belaubter Wälder, so wie es auch schon vor 40 Jahren gewesen sein konnte. In Paltin gab es dann wie am Vortag wieder das Mittagessen. Danach ging es direkt zurück nach Viseu, wo wir äußerst zufrieden um 16:45 ankamen.

Eine Überraschung gab es dann vor dem Abendessen: Die Vertreter der russischen Feldbahn von Tesovo waren doch noch erschienen. Sie wollten sich aber nicht für das Feldbahntreffen 2020 bewerben, sondern erst für 2021 oder 2022. Mal sehen, ob sie uns kommendes Jahr in Ilmenau bzw. in 2 Jahren in Valkenburg besuchen werden. Ein interessantes Ziel ist Russland allemal.

Georg Hocevar präsentierte einen Vortrag über Feldbahnen in Rumänien und insbesondere über die Industriebahn von Brad nach Criscior, die wir am 8. Oktober 2018 besuchen und befahren konnten.

Danach stellte Udo Przygoda in Vertretung für den leider verhinderten Peter Erk das Programm für das 29. Internationale Feldbahntreffen 2019 in Ilmenau vor. Dieses findet

vom 10. bis zum 13. Oktober statt. Ein Vorprogramm gibt es auch diesmal, welches vom 7. bis zum 9. Oktober dauert.

Es folgte die Übergabe des Lokschuppenbarschildes an den nächsten Ausrichter, bzw. in diesem Fall an den Vertreter Udo Przygoda. Die Kollegen aus Weißwasser waren auch so nett, das Schild im Pkw zurück nach Deutschland zu nehmen.

Abschließend zeigte Ulrich Funke Aktuelles von der Tagesförderbahn am Otilia-Schacht in Clausthal-Zellerfeld vor.

Das Abendessen wurde diesmal von einer Waldkarpatenkapelle begleitet, die auch an der anschließenden Mondscheinfahrt teilnahm. Diese ging im russischen Triebwagen mit einem Personenwagen über eine Stunde bis nach Glimboaca, wo ein großes Feuer errichtet sowie Schnaps verköstigt wurde. Eine schöne Stimmung; leider wurde es dann doch recht kühl, und um 23 Uhr ging es wieder zurück nach Viseu, wo wir um Mitternacht ankamen.

Sonntag, 14. Oktober 2018

Nach einer intensiven Woche mit sehr vielen Eindrücken war dies unser letzter Tag in Viseu. Das obligatorische Gruppenbild wurde mit vier Lokomotiven unter Dampf vor dem Lokschuppen in Viseu du Sus aufgenommen. An diesem Sonntag fuhren 5 Touristenzüge in das Wassertal, alle voll besetzt. Man sieht schon, dass die Wassertalbahn doch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Region ist.

Für uns gab es dann noch die Entladung des Waldbahnzuges und die Verladung der Dampflokomotive Budapest 764-243 zum Abschied.

Rumänien ist als Reiseland wirklich sehr zu empfehlen. Einen großen Dank müssen wir auch noch Georg Hocevar aussprechen, der diese Reise und die Transporte der Teilnehmer und der Fahrzeuge meisterlich hinbekommen hat. Weiters bedanken wir uns bei Andreas Karstetter von der CFF Viseu fuer die grossartige Organisation in Viseu de Sus.

Und wir alle freuen uns schon auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr in Ilmenau.

*Auf Wiedersehen Viseu de Sus in Rumänien
und auf ein Wiedersehen 2019 bei der Schortefeldbahn in Ilmenau/ Thüringen.*

Marcus Schwebel, Udo Przygoda, Frankfurter Feldbahnmuseum e.V.