

## **20. Internationales Feldbahntreffen vom 3. bis 10. Oktober 2010**

### **Atelierele Centrale SA Criscior in Rumänien**

Das 20. Internationale Feldbahntreffen fand in diesem Jahr unter besonderen Randbedingungen statt. Der Gastgeber war nicht wie sonst ein Verein, sondern das Unternehmen Atelierele Centrale SA in Criscior/Rumänien von Georg Hocevar. Das Unternehmen befasst sich überwiegend mit der Instandhaltung und Neubauten von schmalspurigen Schienenfahrzeugen.

Damit sich die lange Anreise nach Rumänien lohnt, hat Georg neben dem üblichen Kernprogramm eines internationalen Feldbahntreffens zusätzlich ein sehr interessantes Rahmenprogramm zu rumänischen Waldbahnen zusammengestellt.

### **Montag, 04.10.2010**

In Covasna trafen sich die ca. 60 Teilnehmer des Rahmenprogramms. Dort erwartete uns auf dem Reststück der ehemaligen 760 mm-spurigen Waldbahn unmittelbar am Hotel Bradul eine LKM-Diesellokomotive vom Typ Ns3 mit zwei Personenwagen zur Mitfahrt. Ziel war die ehemalige Talstation des bekannten Schrägaufzuges hinauf nach Comandau. Leider wurde die hölzerne Brücke zum Schrägaufzug zerstört und die Reste der Talstation waren weder erreichbar, noch sichtbar. Lediglich die beiden Schienstücke überbrückten noch das Tal und zeugten von der Gleisverbindung zur anderen Seite des Flussufers. Ein enttäuschender Anblick auf den einstmals sehr interessanten Schrägaufzug, der ca. 350 m Höhenunterschied überwandt. Glücklicherweise wurde der Schrägaufzug bis zur Betriebseinstellung im Jahr 1999 von vielen Feldbahnfreunden aus aller Welt in Bildern und Filmen dokumentiert. Ob ein geplanter Wiederaufbau realisiert werden kann?

In einer abenteuerlichen Busfahrt erreichten wir den Ort Comandau, der Bergstation des Schrägaufzuges. Dort befindet sich das ehemalige Sägewerk mit einer Dampfmaschine, die inzwischen vieler Einzelteile beraubt wurde. Auf uns wartete die Dn2t-Dampflokomotive CFI 764-243 der Budapester Lokfabrik (Fabrik-Nr. 2832/1911) mit zwei für Personenbeförderung umgebauten Güterwagen und einer Diesellokomotive (der Rahmen stammt von einer Gmeinderlokomotive, die Aufbauten entsprechen den Nachbauten einer Ns2h) mit drei Wagen als Fotobegleitzug.

Auf einem Reststück von ca. 7 km der einst über 200 km langen Waldbahn von Comandau fuhren die beiden Züge im Fotoabstand durch die Wälder auf dem Hochplateau von Comandau und führten einige Fotohalte durch.

Zurück in Comandau befuhr die Dampflokomotive, das aus der Literatur bekannte Gleisdreieck und konnte so aus vielen Richtungen fotografiert werden. Da uns diese Maschine noch einmal auf einer anderen Bahn begegnen sollte, wurde die Lok noch am gleichen Abend in unserem Beisein gemeinsam mit der Diesellokomotive auf einem Sattelzug mittels Rampe unter Dampf verladen. Bei der anschließenden Besichtigung des Lokschuppens konnten wir uns davon überzeugen, dass die für Waldbahnen außergewöhnliche 2C-Krauss-München 763-247 Baujahr 1916 noch vorhanden ist.

Das gemeinsame Abendessen und die erste Übernachtung in Rumänien waren in Comandau, im neuen Hotel Alpin.

### **Dienstag, 05.10.2010**

Schon sehr früh am Morgen stand das Frühstück im Hotel bereit und die Lunchpakete für die ca. 8-stündige Busfahrt nach Moldavita konnten empfangen werden. Am Nachmittag haben wir dann die Waldbahn von Moldavita in den Karpaten erreicht. Die Ukrainische Staatsgrenze ist von dort nicht mehr weit entfernt. Von der ehemals über 100 km langen Strecke haben wir ca. 6 km parallel der Straße mit der kleinen Bn2-Krauss-München 7282/1917 (60 PS) und zwei ehemaligen Schmalspur-Personenwagen aus Österreich mit einigen Fotohalten befahren. Die ehemaligen zweiachsigen Personenwagen waren mit Drehgestellen ausgerüstet. Dieses

Mal zog eine 50PS-Gmeinder-Diesellokomotive Baujahr 1938 den Fotobegleitzug. Zum gemeinsamen Abendessen in Moldavita stand Wild auf dem Speiseplan. Anschließend wurden die Teilnehmer auf mehrere Hotels verteilt.

### **Mittwoch, 06.10.2010**

Auf besonderen Wunsch wurde am frühen Morgen das Programm geändert und das weltberühmte Kloster Moldavita mit seinen herrlichen Wandmalereien besichtigt. Engagiert und in unserer Muttersprache führte uns eine Nonne kurz durch das Kloster. In der Kirche kam es zu einer denkwürdigen Szene: Feldbahner aus mehreren Ländern Europas und den USA beteten gemeinsam das „Vaterunser“.

Weitere sechs Stunden Busfahrt folgten, ehe wir Viseu de Sus (Oberwischau) erreichten, die sogenannte Wassertalbahn. Vor zwei Jahren wurden große Teile der Talstrecke durch ein Unwetter zerstört. Dank vielseitiger Unterstützungen, hauptsächlich durch Schweizer Idealisten, konnten die schweren Schäden innerhalb kurzer Zeit behoben werden und die Bahn wieder in Betrieb genommen werden. Besonders interessant ist, dass diese Bahn (Spurweite 760 mm) noch als letzte Waldbahn in Rumänien als sogenannte „Industriebahn“ betrieben wird und dass Hölzer aus dem oberen Bereich in langen Zügen zur Verladestelle in Viseu de Sus transportiert werden. Unser Dampfsonderzug mit der Cn2t-Krauss-Linz 1219/1921 (50 PS) CFF 763-193, einem Güterwagen und einem Personenwagen fuhr gemütlich immer an dem Gebirgsbach Wasser bergwärts.

Unterwegs wurde an einer Wasserstelle Halt gemacht und die Mitreisenden hatten die Gelegenheit zu einigen Fotos beim Wasserfassen der Lokomotive.

Am Abzweig zum Novattal befindet sich ein Gleisdreieck, das zum ausgiebigen Fotografieren der Lokomotive mit und ohne Wagen einlud. Dort verließen wir die Hauptstrecke und folgten den Schienen, soweit dies möglich war. Ein Gleisschaden, vermutlich verursacht durch einen Waldtraktor, die gleich mehrer Baumstämme im Bündel hinter sich herziehen, verhinderte die Weiterfahrt.

Auf der Rückfahrt wurde in Viseu de Sus an einem kleinen Laden Halt gemacht, an dem normalerweise die morgendlichen Züge in Richtung Waldabbau anhalten, damit sich die Waldarbeiter für den Tag oder auch die ganze Woche mit Lebensmittel und anderen wichtigen Dingen versorgen können. Wir nutzten die Gelegenheit um uns für den Nachmittag und den Abend zu versorgen.

Nachdem wir im Depot der Wassertalbahn ankamen, hatten wir ausreichend Zeit um uns das Entladen der Waldbahntrucks mittels Seilhubanlage anzusehen. Rangiert wurde mit einer 450PS-Diesellokomotive des Typs L45H, die auch im Streckendienst eingesetzt werden. Wir konnten uns dort frei in den Lokschuppen und Werkstätten der Waldbahn umsehen. Neben der Krauss-Lok standen zwei Resita-Lokomotiven unter Dampf. Außerdem konnten wir die Dn2t Orenstein & Koppel Dampflokomotive besichtigen, die ebenfalls betriebsfähig aber mit Fristablauf abgestellt ist. Im Freigelände standen weitere Resita- und Reghin-Dampflokomotiven abgestellt.

Das Abendessen und die Übernachtung hatten wir im Hotel Gabriela in der Nähe des Waldbahnhofes in Viseu de Sus.

### **Donnerstag, 07.10.2010**

Am Vormittag fand ein weiterer Besuch der Waldbahn in Viseu de Sus statt. Im Waldbahnhof von Viseu de Sus begrüßte uns eine kleine Musik- und Tanzgruppe mit rumänischer Volksmusik.

Es wurde eine Sonderfahrt mit einem Produktionszug angeboten. Eine rumänische FAUR-Diesellokomotive des Typs LDI120 (120 PS) war mit einem geschlossenen Personenwagen, zwei offenen Personenwagen und zwei leeren Waldbahntruck-Paaren für uns bereitgestellt. Uns folgte im Sichtabstand ein weiterer Touristikzug mit einer Resita-Dampflokomotive und

einigen Personenwagen der Wengernalpbahn aus der Schweiz. Somit war für Abwechslung gesorgt. Beide Züge folgten im morgendlichen Sonnenschein dem wildromantische Wassertal bergauf bis zum Bahnhof Paltin. Dort ist ein Grillplatz eingerichtet, an dem die normalen Touristikzüge enden und die Mitreisenden versorgt und unterhalten werden. Unser Produktionszug fuhr jedoch weiter bergwärts in Richtung Faina und Holzeinschlag, der interessantere Teil unserer Reise durch die Karpaten folgte. Zur Verpflegung für den Tag wurden Lunchpakete verteilt. Neben einigen Motordraisinen (zum Teil Eigenbauten auf Basis von Ford Transit Kastenwagen) begegnete uns auch ein beladener Waldbahnzug. Der talwärts fahrende Waldbahnzug bestand aus 36 voll beladenen Trucks (= 18 Paaren) sowie einem Begleitwagen für Waldarbeiter hinter einer rumänischen Diesellokomotiven der Baureihe 87, von der Lokomotivfabrik FAUR Typ L45H (450 PS), und zog in einer Ausweiche gemächlich an uns vorbei. Eine beeindruckende wirkliche Szene und keine Inszenierung!

Täglich fahren etwa drei dieser langen Züge talwärts nach Viseu de Sus. Am Mittag erreichten wir nach ca. 40 km einen der Hauptverladeplätze der Waldbahn, den Bahnhof Faina. Dort konnten wir die Verladevorgänge beobachten, fotografieren und filmen. Leere Waldbahntrucks wurden mittels Traktor und Schwerkraft bereitgestellt. Die einzelnen Baumstämme wurden von Greifern der Traktoren aufgenommen und auf die Waldbahntrucks verladen. Überstehende Baumstämme wurden zum Schutz der mitfahrenden Bremser mittels Motorkettensäge gekürzt. Die beladenen Trucks rollten mittels Schwerkraft und mitfahrendem Bremser in Richtung der bereitstehenden Diesellokomotive und wurden so zu einem Waldbahnzug zusammengestellt. Auch unser Industriezug erhielt nun zwei beladene Waldbahntruck-Paare für die Rückfahrt. Unterwegs trafen wir auf einen alten Triebwagen, der in unseren Zug eingestellt wurde. Auch in diesem urigen Gefährt konnten wir mitfahren und uns am holzbeheizten Ofen im Fahrgastraum aufwärmen.

In Viseu de Sus angekommen hatten wir nur wenig Zeit um uns nochmals die ausgedehnten Anlagen des Waldbahnhofes anzusehen. Eine fast 12 Stunden lange Busfahrt nach Brad einschließlich eines Abendessens wartete auf uns.

### **Freitag, 8.10.2010**

Nach nur wenigen Stunden Schlaf folgte ein weiterer Höhepunkt unserer Rumänienreise: Ein Besuch der Grubenbahn des Kupferbergwerkes in Stei. Nach einer etwa einstündigen Busfahrt und einem sehr freundlichen Empfang mit dem ersten Becher Kaffee des Tages konnten wir die Übertageanlagen des Bergwerkes intensiv besichtigen. Ein Besuch Untertage war leider nicht möglich, wofür wir auch sehr viel Verständnis haben. Kupfer wird Untertage nicht mehr abgebaut, da dies nicht mehr wirtschaftlich ist. Stattdessen wird Dolomit in verschiedenen Farbtönen abgebaut. Der bunte Stein wird zum Beispiel beim Landschaftsbau und Gartenbau eingesetzt. Aus dem ersten Stollen führte ein Gleis mit Oberleitung. Hier wurde uns eine kleine Gruben-Ellok, Unio Satu Mare Typ LM7, mit ein paar Wagen vorgeführt, die allerdings nicht mehr bis zur Verladeanlage fahren kann, da der kupferne Fahrdrat auf der Strecke gestohlen wurde. Deshalb kam auf dem Reststück eine Unio Satu Mare Typ LDM Diesellokomotive zum Einsatz, die aus einem zweiten Stollen zwei Wagen holte und zur Verladeanlage zog. Im Verladebunker hoch über dem Tal wurde uns der mechanisierte Entladevorgang mittels seitlicher Führungsschiene demonstriert. Nach unserer Gruppe folgten zeitversetzt zwei weitere Besuchergruppen des 20. Int. Feldbahntreffens in Rumänien.

Gegen Mittag trafen wir bei der Firma Atelierele Centrale SA in Criscior ein, dem Versammlungsort des 20. Internationalen Feldbahntreffens in Rumänien. Nach der allgemeinen Begrüßung und einer Führung durch die umfangreichen Werksanlagen hatten wir ausreichend Gelegenheiten zum fotografieren und filmen der zahlreichen Industriezüge auf dem neu erbauten Rundkurs im Freigelände des ehemaligen Kraftwerks. Drei Dampflokomotiven und mehrere Diesellokomotiven waren im Einsatz, von denen uns bereits

2 Dampflokomotiven und 2 Diesellokomotiven in Comandau und Moldavita begegnet waren. In den Werkstätten konnten wir den Neubau eines Grubenhundes einschließlich der Nietarbeiten verfolgen, der am kommenden Tag bei einer Tombola als Hauptpreis vergeben werden sollte. In der Gießerei wurde das Gießen von Fabrikschildern vorgeführt, die ebenfalls bei der Tombola versteigert wurden. In den anderen Werkshallen standen eine Vielzahl von schmalspurigen Lokomotiven und Wagen, an denen gearbeitet wird, bzw. die zur Bearbeitung bereitstehen, sobald der Auftrag eingehen wird.

Ein Gebäude wurde für das 20. Internationale Feldbahntreffen als Ausstellungsraum hergerichtet. Dort befand sich auch die "Lokschuppenbar" an der wir uns während des Treffens reichlich versorgen konnten. Film- und Fotovorführungen sorgten im Hintergrund für weitere Unterhaltung. In dem Ausstellungsraum waren viele schmalspurige Fahrzeuge ausgestellt. Sehr interessant waren die vierachsige Drehgestell-E-Lok von Orenstein & Koppel aus dem Jahr 1910 oder 1913 und einige vierachsige Plateauwagen mit Stirnwänden von der ehemaligen Papierfabrik Busteni. Diese Fahrzeuge mit einer Spurweite von 700 mm, auch die E-Lok, haben Doppelspurkranzräder. Zumindest bei der E-Lok ist dies eine Rarität. Für das Abendessen stand die Schulküche der nahegelegenen Oberschule zur Verfügung. Nach der "Schulspeisung" in der Mensa der Schule folgten Bildvorträge.

Papuci Andras zeigte in seinem Vortrag Fotos von vielen schmalspurigen rumänischen Industriebahnen von 1973 bis 2008.

Udo Przygoda berichtete über Aktuelles vom Frankfurter Feldbahnmuseum und zeigte dazu Fotos aus den Jahren 2009 und 2010.

Bei seinem Vortrag über die ehemaligen Kleinbahnen und der Museumskleinbahn in Lettland warb Dainis Punculs für ein Internationales Feldbahntreffen in Ventspils für das Jahr 2014. Beim letzten Vortrag des Abends zeigte David Kober vom Schweizer Verein der Feld- und Werkbahn-Freunde Fotos von den Aktivitäten der beiden letzten Jahre.

Anschließend folgte ein kurzer Spaziergang zurück in das Werksgelände von Criscior, wo uns der Nachtzug mit der Dn2t Resita-Dampflokomotive Fabrik-Nr. 1336/1957 (Originallokk EMBA5 der Industriebahn Brad) erwartete und uns nach Brad zu den Hotels brachte.

### **Samstag, 09.10.2010**

Der Dampfzug vom Vortrag hatte die Nacht über im Bahnhof Brad verbracht und stand bereits abfahrbereit unter Dampf. Was uns bei der Nacht im Dunklen verborgen blieb, konnten wir nun bei Tageslicht betrachten. Die ca. 7 km lange Strecke der Industriebahn führte fast immer entlang der ehemaligen Ferndampftrasse und einer Spülleitung von Brad zum Werksgelände in Criscior. Am Vormittag konnten wir uns wieder ausgiebig im Werksgelände umsehen bzw. vertiefende Gespräche mit den nun vollständig anwesenden Teilnehmern des 20. Internationalen Feldbahntreffens führen. Die Dampflokomotive EMBA5 Resita und Wagen wurden für die Sonderfahrt am Nachmittag verladen und abtransportiert. Nach dem Mittagessen, die Plateauwagen im Ausstellungsraum dienten als Tische, standen drei Busse für die Fahrt nach Abrud bereit. In Abrud erwartete uns die Zuggarnitur mit der Resita-Dampflokomotive, die nun bereits auf dem Gleis stand. Auf der ca. 80 km langen ehemaligen 760 mm-Kleinbahn von Abrud nach Turda haben wir ein Reststück von ca. 13 km bis Campeni befahren. Interessant dabei war die Durchfahrt durch eine Sinti- und Roma-Siedlung. Einige Kinder nahmen dies zum Anlass, um auf den Trittbrettern der Personenwagen mitzufahren. Auf der Rückfahrt nach Abrud gab es mehrere Fotohalte, die es uns ermöglichten die Kleinbahn in Kombination mit schöner Landschaft festzuhalten. Wer weiß, wie lange dieses Reststück trotz Denkmalschutz noch für Sonderfahrten erhalten bleibt? Auf der Rückfahrt hielten die Busse direkt vor dem Schulgebäude in Criscior, so dass der Gang zum Abendessen im Schulspeisesaal recht kurz war. Nach dem Abendessen wurden die Tombolapreise verlost. Der Hauptpreis, der Grubenhund der während des Treffens gefertigt wurde, ging frisch lackiert an Berliner Feldbahnfreunde. Danach folgte der Höhepunkt der

Vorträge. Hans Hufnagel zeigte uns eine Auswahl seiner schönsten Dias von insgesamt 21 Waldbahnen in Rumänien, die er noch zu deren Betriebszeiten besuchen konnte. Teilweise wurde diese Fotos auch in seinem Buch "Wälder und Dampf – 1000 km auf den Waldbahnen Rumäniens" veröffentlicht.

Anschließend berichtete Heiko Lichnok über aktuelles der Waldeisenbahn Muskau und verband dies mit einer Bewerbung für die Ausrichtung des 22. Internationalen Feldbahntreffens im Jahr 2012. Als zweiter Bewerber für das 22. Treffen bewarb sich das Eisenbahnmuseum Groß Schwechat aus Österreich, das allerdings keinen Vertreter nach Rumänien schicken konnte. Somit fiel die Wahl für den Gastgeber im Jahr 2012 eindeutig auf die Waldeisenbahn Muskau. Anschließend war die Vorstellung des Gastgebers für das nächste Jahr, die Stoomtrein Valkenburgse Meer in den Niederlanden, und das Programm für das 21. Treffen vorgesehen. Da die Zeit jedoch bereits sehr weit fortgeschritten war und die Musikgruppe mit Rumänischer Volksmusik auf sich aufmerksam machte, hatte Udo Przygoda vom Frankfurter Feldbahnmuseum nur noch wenig Zeit für ein paar Worte des Dankes an Georg Hocevar, dem Veranstalter des 20. Internationalen Treffens in Rumänien.

Die rumänische Musikgruppe begleitete uns zum Werksgelände in Criscior, wo auch an diesem Abend der Dampfzug nach Brad bereit stand. Zur allgemeinen Freude bestiegen die Musiker ebenfalls den Zug und spielten während der Fahrt bis Brad unverdrossen weiter.

### **Sonntag, 10.10.2010**

Die Teilnehmer trafen sich kurz nach Sonnenaufgang am Bahnhof Brad, wo der Personenzug mit Lok 764-243 nach Criscior schon bereit stand. Diesem Zug folgte ein Fotogüterzug mit der Dn2t Resita Lok EMBA5 und einigen originalen Selbstentladewagen. Die Strecke diente einst dem Transport von Golderzen von Criscior nach Brad zur Verladung auf Normalspur und dem Transport von Kohle in die entgegengesetzte Richtung ins Kraftwerk Criscior. Im schönsten Morgenlicht folgten zahlreiche Fotohalte beider Züge, u.a. mit Pferdefuhrwerk vor dem Hintergrund des Klosters Brad.

Das obligatorische Gruppenfoto der Teilnehmer des Internationalen Feldbahntreffens erstand in Brad.

Nach der Rückkehr war bis zum abschließenden Mittagessen der Rundkurs im Werk Criscior nochmals mit den Schauzügen in Betrieb.

Abschließend möchte ich festhalten, dass diese Reise zwar sehr anstrengend war und wir uns sicherlich an manchen Orten gerne etwas länger aufgehalten hätten. Die Reise war jedoch sehr interessant und wurde von Georg Hocevar hervorragend geplant. Es war einschließlich der Loktransporte eine logistische Meisterleistung, in einem Land, wo nicht alles so abläuft, wie wir es gewohnt sind.

*Auf Wiedersehen, Atelierele Centrale SA Criscior in Rumänien,  
auf ein Wiedersehen bei der Stoomtrein Valkenburgse Meer in den Niederlanden.*

### **Protokoll:**

**Udo Przygoda, Stefan Kaiser, Rüdiger Fach  
Frankfurter Feldbahnmuseum e. V.**