

Neues Leben für das «Waldeburgerli» in der Slowakei

Waldenburg–Cierny Balog einfach

An dieser Stelle berichteten wir schon früher, dass die Waldenburgerbahn (WB) von der 750-mm-Spur auf Meterspur umgestellt wird. Nun ist auch das Schicksal des bisherigen Rollmaterials, sieben Trieb- und zehn Steuerwagen, gebaut zwischen 1985 und 1993, bekannt. Vor einiger Zeit hat die Baselland Transport AG (BLT) die Fahrzeuge zum Verkauf ausgeschrieben. Fünf Anfragen, nämlich aus Deutschland, Österreich, Rumänien, der Slowakei und aus Madagaskar sind eingegangen. Am 3. April 2020 wurde nun ein Vertrag zwischen der BLT und der slowakischen Čiernohronská železnica, n.o. (ČHZ) unterzeichnet. Demnach übernehmen die Slowaken alle Fahrzeuge nach dem 1. April 2021 für insgesamt 80 000 Franken ab Platz (Waldenburg).

Die Čiernohronská železnica, n.o.

Im Zentrum der Slowakei, um die Ortschaft Cierny Balog, betreibt die ČHZ die Waldbahn Hronec (auf Deutsch: Schwarzgranbahn) bestehend aus einer 16 km langen Haupt- und einer kurzen Nebenstrecke zu einem Wald- und Forstmuseum.

Eine erste, 11 km lange Teilstrecke wurde 1909 eröffnet, damals als reine Waldbahn für den Holztransport. Seit 1927 verkehrten auf Teilstrecken auch Personenzüge. Zur Zeit ihrer maximalen Ausdehnung betrieb die Schwarzgranbahn ein 132 km langes Streckennetz! Im Jahr 1982 wurde der Betrieb stillgelegt.

Ein Reststück der Bahn hat trotzdem überlebt. Die beiden oben erwähnten ČHZ-Strecken gelten seit 1982 als nationales Kulturdenkmal und werden seither als



Das «Waldeburgerli», wie wir es (noch) kennen: Pendelzug bei Niederdorf im Oberbaselbiet.

Museums-, Erlebnis- und Ausflugsbahn betrieben. Die Züge verkehren nur saisonal und werden mit dampf- und dieselbetriebenen Triebfahrzeugen geführt. Mit jährlich 70 000 Fahrgästen gehört die Bahn heute zu den meistbesuchten Touristenattraktionen in der Region.

Die Vision des Betriebsleiters

Doch Aleš Bílek, der Direktor der ČHZ, will zusätzlich zum Touristenverkehr auch wieder den allgemeinen öffentlichen Verkehr anbieten – mindestens auf der Hauptstrecke der ČHZ, und dies ganzjährig. Die regionalen Behörden unterstützen ihn. Im Schülerverkehr, aber auch bei Berufspendlern sehen die regionalen Entscheidungsträger ein genügend grosses Fahrgastpotenzial.

Als Bílek von den Verkaufsabsichten der BLT hörte, wollte er zuerst einmal wissen,

ob ein Umbau der WB-Triebwagen auf Dieselselbstbetrieb möglich wäre. Abklärungen in der Waldenburger Werkstätte haben gezeigt, dass ausreichend Platz für den Einbau eines modernen Verbrennungsmotors vorhanden wäre. Gleichzeitig prüfte Bílek aber auch die Möglichkeiten zur Elektrifizierung der ČHZ-Hauptstrecke, verbunden mit der Möglichkeit, auf Teilstrecken allenfalls im Batteriebetrieb zu fahren und so auf eine vollständige Elektrifizierung verzichten zu können.

Bílek ist glücklich, dass es ihm gelungen ist, das «Waldeburgerli»-Rollmaterial zu kaufen. Bereits 2023 sollen erstmals ehemalige Schweizer Fahrzeuge elektrisch auf der ČHZ verkehren. Die um 10 mm abweichende Spurweite – die Waldenburgerbahn fährt auf einer 750-mm-Spur, die ČHZ auf 760 mm – seien nicht hinderlich. Mittelfristig kann sich Bílek auch Streckenverlängerungen vorstellen, um weitere touristische Ausflugsziele – ganz in der Nähe erstreckt sich ein Wintersportgebiet – mit der Bahn zu erschliessen.

Diese ehrgeizige Vision wird viel Geld kosten: Die bestehende Infrastruktur – Gleise und Weichen – ist marode und bedarf einer umfassenden Erneuerung. Hinzu kommen die Investitionskosten für die Fahrleitungsanlagen und die Energieversorgung.

Stellt sich die Frage, wer das alles finanziieren soll. Es geht um Dutzende von Millionen Euro. Die Möglichkeiten des EU-Struktur- und Investitionsfonds sind aber wohl ebenso beschränkt wie jene der slowakischen Regierung.

Wir wünschen Aleš Bílek viel Erfolg und freuen uns, wenn es ihm und seinen Partnern gelingt, diese Vision schrittweise umzusetzen.

Bernhard Studer



Touristendampfzug der HZ mit der Lok U34 902 «Joy» gebaut 1906 von der Maschinenfabrik Budapest.