

Die Waldbahn unter den Poloninen



Der ungewöhnlich große Schlepptender war ein Charakteristikum der für lange Strecken gedachten KP 4 aus polnischer Fertigung. Am Zugende zwei Reisezugwagen.

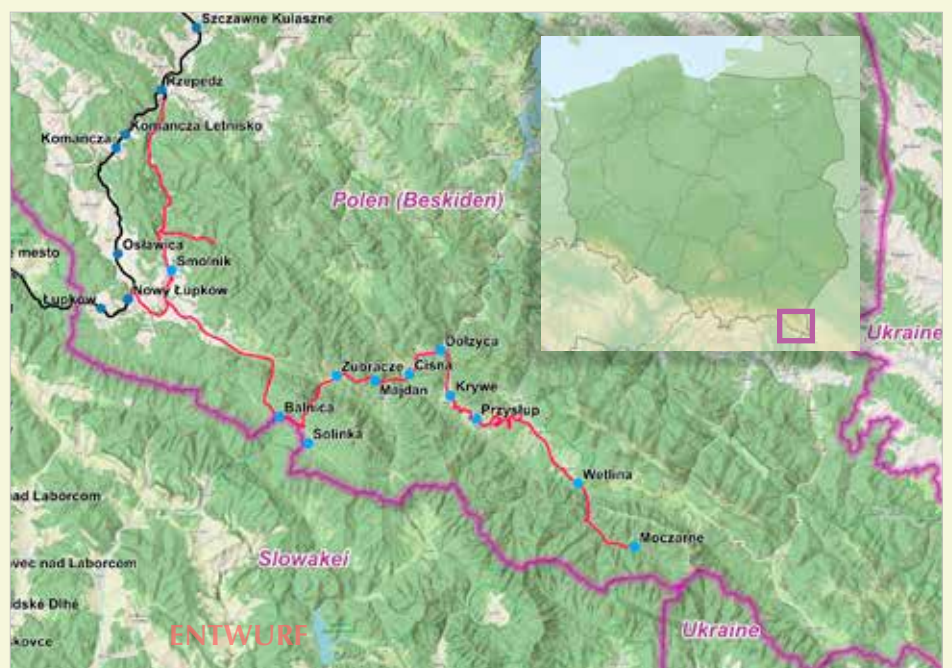
Sie ist hierzulande wenig bekannt. Zu Unrecht. Wer auch nur einmal die Waldbahn in den Bergen der Bieszczady (Beskiden) erlebt hat, weiß um den eigentümlichen Reiz dieses über Jahrzehnte unzugänglichen Schmalspur-Refugiums. Unser Bericht mit einzigartigen Fotos aus den 1970er Jahren erinnert an die interessante, bisweilen auch tragische Geschichte dieser Bahn und ihrer Menschen.

Die Beskiden mit den Bieszczady liegen im äußersten Südosten Polens mit der einstigen Magistrale Przemysl – Budapest (schwarz) und einer 750-mm-Waldbahn (rot).

Große Karte: Daten und Hintergrundkarte: OpenStreetMap Mitwirkende, CC-by-sa-3.0, ESRI World Hillshade. Kleine Karte: Autor Tschubby, CC-by-sa-3.0. Bearbeitungen: R. Ippen.

➔ Weit südöstlich von der alten polnischen Königsstadt Krakau (Krakow), dort, wo die Waldkarpaten nach Polen hineinreichen, liegt ein anmutiges Gebirge. Hohe, doch sanft geformte Bergmassive, tiefe Täler, rau-

schende Wildbäche mit glasklarem Wasser und mächtigen Felsbrocken, dunkle Tannen- und Buchenwälder: Die Bieszczady empfangen den Reisenden mit nahezu unberührter Natur. Wo Wald und Dickicht zurücktreten,



fällt der Blick bisweilen auf das Grün baumloser Kuppen. Viele erreichen um die 1300 m Höhe; die Tarnica ist mit 1346 m die Königin dieser Gebirgswelt.

Die grünen Matten, die hoch oben der Baumgrenze folgen, erinnern an alpenländische Almen. Als Poloninen bezeichnet, überraschen sie indes mit einzigartiger Flora, wie man sie wohl nur hier findet. Wer sich einen der steinigten Waldpfade hinauf zutraut, sollte wissen, dass Wisent und Bär, Hirsch und Wolf sowie Luchs und Wildkatze durch Busch und Tann streifen. Hat man Glück, lässt sich der majestätische Steinadler blicken – oder man erschrickt vor der großen Äskulapschlange, die bewegungslos im Geäst verharrt. Über allem liegt Stille: Kilometerweit weder Dorf noch Siedlung ...

Die Antwort auf das Warum der Einsamkeit erinnert an tragische Geschichte. Schon am Fuße der Berge fallen dem Ankömmling fremdländisch anmutende Kirchen auf: Holzbauten mit kunstvollem Schnitzwerk, verkleidet mit tausenden hölzerner Schindeln, überragt von Türmen und Türmchen. Vor zehn Jahrhunderten stieß in dieser Gegend die byzantinisch-orthodoxe Kultur des alten Kiewer Russland auf das römisch-katholische Mitteleuropa. Manche, die hier herrschen (oder herrschen lassen) wollten, begriffen nicht, dass die Andersartigkeit der alten polnischen Grenzlandschaft Kenntnis, Respekt und Einfühlung verlangte.

Die Eisenbahn kommt

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als das Gebirge zur Österreich-Ungarn zählte, kam die Eisenbahn in die Bieszczady. Bis zu jener Zeit gab es am Rande der Berge die Karpatenbahn Przemyśl – Budapest. Ab 1872 konnte man von Lemberg (Lwów, heute Lwiw) über die Slowakei nach Ungarn reisen. Industriellen Kreisen in Wien und Budapest entging nicht, dass die Bergwälder süd- und östlich der Strecke via Zagorz und den Lupkowska-Pass wertvolles Holz in Hülle und Fülle boten. Nicht nur Weißbuche und Tanne, auch Erle, Eibe, Linde und Ahorn eigneten sich zur Fertigung hochwertiger Produkte von seltener Vielfalt.

Nach heftigem Widerstreit zwischen Interessenten und Absichten gelang der Bau einer 760-mm-Bahn. Die 1890 begonnene und 1898 eröffnete Strecke führte von Nowy Lupkow an der Karpatenbahn über Balnica, Solinka und Zubracze nach Majdan unweit von Cisna. Die Gewinne aus dem florierenden Holzgeschäft führten 1900 zu einer Verlängerung der Strecke vom Betriebsmittelpunkt in Majdan über Cisna und Przyslup nach Kalnica und Beskid. Ein für Schmalspurbahnen ungewöhnlich reger Betrieb mit langen Holzzügen nach festen Fahrplänen beendete die Stille der Täler. Die tief in mystischer Vergangenheit däm-



KP 4 mit Plattform- und Drehschemelwagen bei Solinka nördlich der slowakischen Grenze.



Stammholz von erlesener Qualität aus den Bieszczady-Wäldern war sehr begehrt. Der Bau der Bahn mit aufwendiger Trassierung, darunter hohen Dämmen, trug (auch in späterer Zeit) der wichtigen Funktion der Waldbahn Rechnung. Die Waldbahner auf den Stämmen sind unterwegs als Belader und Rangierer tätig.



Die Holzzüge der Bieszczady-Waldbahn waren oft lang und schwer. Die kräftige 750-mm-Schleppenderlok Kp 4 bewältigte die hohen Anforderungen, hier bei Moczarne im südöstlichen Teil des Gebirges.



Die KP 4 beim Wassernehmen aus einem Wildbach zwischen Smolnik und Majdan.



Die Waldbahn unterstand zwar der staatlichen polnischen Forstverwaltung, bot aber auch Reisenden die Mitfahrt an, zumeist in Güterzügen mit Personenbeförderung. Neben uralten Reisezugwagen aus anderen Teilen Polens gab es auch modernere Wagen. Der Zug ist im Sommer 1975 bei Majdan unterwegs.



Majdan bei Cisna war Betriebsmittelpunkt und Standort des zentralen Lokbahnhofs für die KP 4-Loks. Infolge der Zerstörungen in den Jahren nach 1945 hatte man hier vieles neu bauen müssen.

mernden Walddörfer der Lemken (Rusnaken) und der geheimnisvollen Bojken, die ruthenische Dialekte sprachen, gerieten in eine ihnen fremde Welt. Überall an den Gleisen entstanden Sägewerke und Handelsniederlassungen, wo Holzhändler, Krämer und Schankwirte neben geschickten Holzarbeitern zu einer Blütezeit beitrugen, wie die Menschen hier sie noch nie erlebt hatten.

Segen und Fluch der Waldbahn

Doch die 760-mm-Bahn, die der österreichischen Direktion in Lemberg unterstand, brachte neben allem Segen in den Augen der Bergbewohner auch Unheil: Kaum brach der Erste Weltkrieg aus, erkannten Militärs den strategischen Wert der gut ausgebauten Strecke. Als österreichische Truppen vor russischen Kosakenregimentern aus der Ukraine zurückwichen, blieben zerstörte Dämme, Brücken und Gleise sowie geplünderte und verbrannte Dörfer zurück. Manche Bojken hielten die Waldbahn für einen Fluch, schuldig am Elend in ihren Bergen.

Nach 1918/19 von der neugegründeten polnischen Staatsbahn mühsam wieder aufgebaut, geriet die Waldbahn 1939 ins Kalkül deutscher Gier: Vom November jenen Jahres bis September 1944 diente die Strecke rücksichtsloser Ausbeutung der Wälder. Doch auch sowjetische Truppen, die das Gebirge im Herbst 1944 besetzten, bescherten der Waldbahn und ihren Anwohnern kein Glück: Russische Einheiten brachen die Stammstrecke Balnica – Cisna rigoros ab und verbrachten das Demontagematerial in die Ukraine. Ende 1944 begannen erneut polnische Eisenbahner, die Strecke wieder aufzubauen. Als die ersten Holzzüge zum Sägewerk Cisna rollten, glaubte man an eine friedliche Bahn. Doch die Hoffnung trug. In den Bieszczady war wieder Krieg: Die „Ukrainische Aufstandsarmee“, noch gestern Kollaborateur der Wehrmacht, kämpfte für eine unabhängige Ukraine, gegen polnische Einwohner, den polnischen Staat, gegen alles Polnische. Dem Morden folgte die Brandstiftung Cisnas und die Zerstörung der Waldbahn. Da es den polnischen Truppen nicht gelang, den ukrainischen Untergrundmilizen Einhalt zu gebieten, siedelten die Behörden 34 000 ukrainisch orientierte Bewohner, Bojken und Lemken, in das Gebiet um Olsztyn (Allenstein) aus. Ihre niedergebrannten Dörfer verödeten, verfielen, verschwanden. Für immer.

Ohne Waldbahn nicht denkbar

Erst 1950 nahm die Waldbahn ihren Betrieb wieder auf und half, das geschundene Land zu heilen. Ohne Bahn ging nichts. Mit einem neuen Werk der Holzindustrie in Rzepedz wurde 1959 ab Smolnik eine leistungsfähige Zweigstrecke gebaut. Immer wieder gab es Streckenverlegungen, Umbau-



Wer Anregungen für Waldbahnen en miniature sucht: Nicht nur zwischen Smolnik und Rzepedz entschwanden die Züge in Tunneln aus dichten Baumkronen.

ten und neue Anschlussgleise: Auf 750-mm-Spurweite vereinheitlicht, ermöglichte die Waldbahn einen geografisch hochflexiblen Betrieb. Wie anderenorts in Polen auch, bestimmten sinnvolle, oft originelle Provisorien den Alltag.

Durch die Strecken von Kalnica nach Przyslup (1961) und Moczarne (1964) wuchs die „Bieszczadzka Kolejka Lesna“ (Waldbahn der Bieszczady) auf 73 km Streckenlänge – und wurde zur längsten Schmalspurbahn Polens. Dennoch: Seit 1958 der staatlichen Forstwirtschaft in Sanok unterstellt, drohte der Waldbahn bald nach 1965 die Stilllegung. Man hielt Schwerlasten auf Straßen und Wegen für wirtschaftlich und sah nicht, was die brutalen Sattelschlepper in der Natur anrichteten. Erneut litten die Bieszczady. 1975 schien das Ende



Provisorien halten lange: Eigentlich war diese kuriose Gleiskreuzung nur *fliegend* (vorübergehend) gedacht, doch schon wächst wieder Gras ...

gekommen, doch die Bevölkerung protestierte. Teilstrecken wurden dennoch stillgelegt. 1993 endete die Mitfahrmöglichkeit für Reisende; 1994 ging ein, was noch übrig war.

Die Museumsbahn

Doch das Schicksal der landschaftlich einzigartigen Bahn und ihre Wurzeln in bewegter Geschichte ermunterte polnische Enthusiasten zur Schaffung einer Museumsbahn, die ihresgleichen sucht: Stück für Stück ging die Stammstrecke mit Fahrzeugen aus ganz Polen wieder in Betrieb und verband, wie in alten Zeiten, Majdan mit Balnica und

Przyslup. Heute rollen Touristenzüge mit Dampf- und Dieselloks durch die wunderbaren Täler der Bieszczady. Das Depot in Majdan bei Cisna wurde Betriebsmittelpunkt und Museum. Ein Besuch lohnt sich, denn die Schönheit der Berge und ihrer Poloninen, die urige Natur und die Geschichte dieser kulturell und ethnografisch einzigartigen Region will erschlossen sein. Unterkünfte und Hotels in Cisna, Komancza und Werlina sind solide und bezahlbar. Jeder Fahrgast sichert die Existenz dieser Bahn als seltenes Kleinod der Eisenbahngeschichte Polens.

Franz Rittig und Leszek Lewinsky, PMM HO



Erfolgsmodell polnischer Lokomotivbaukunst: Auch bei der »Bieszczadzka Kolejka Lesna« kam die form-schöne Px48 zum Einsatz. Mit einem Leerzug wird sie sogleich vom Holzindustriewerk Rzepedz aus in die Berge fahren. Hinter der Lok ein Personenzugwagen für Mitreisende. *Alle Fotos: O.Oepka, Archiv PMM HO*