Lukas Burtscher

Auf schmaler Spur in Lettland

Von all den Schmalspurbahnen des Baltikums blieb bis heute nur die 33 km lange Reststrecke mit einer Spurweite von 750 mm zwischen Gulbene - etwas unter 9.000 Einwohner und Sitz der heutigen Bahngesellschaft - und Alüksne - etwas über 9.000 Einwohner - in Betrieb. Auch diese bereits 1902 gegründete Bahn, Bānītis genannt, hat einen harten Überlebenskampf hinter sich, hat sie doch bereits einige Einstellungsversuche erfolgreich überlebt. Inzwischen wurde die Bahn glücklicherweise als Nationales Kulturerbe Lettlands eingestuft.

Durch Wiesen und Wälder verbindet dieser alltägliche Zug Gulbene und Alüksne. Eilig darf man es allerdings nicht haben, aber wer wird das bei dieser schönen Landschaft auch eilig haben. Gerne lässt man hier die Seele baumeln.

EIN WENIG ZUR GESCHICHTE DER BAHN:

Für den Bau wurde eigens die Gesellschaft der Livländischen Zufuhrbahnen mit Sitz in Riga gegründet. Ein wichtiger Gesellschafter war die „Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft“ mit Sitz in Berlin, die neben vielen Kleinbahnen auch zahlreiche Straßenbahnen in Deutschland besaß oder betrieb.

Am 15. März 1899 begann der Bau der Strecke durch die Livländische Fahrwegegesellschaft. Am 15. August 1903 erfolgte die offizielle Inbetriebnahme der Bahn auf ihrer gesamten Länge von 197 km vom heutigen Pļaviņas bis Valka. Im 1. Weltkrieg wurde die 100 km lange Strecke von Pļaviņas bis Gulbene durch die russische Armee auf die russische Breitspur von 1.524 mm umgebaut. Wichtigstes Transportgut war Holz, welches ins Zellulosewerk nach Pärnu transportiert wurde. Ganz allgemein war der Güterverkehr für die Bahn bedeutender, als der Personenverkehr, deren Züge sich dem Güterverkehr unterzuordnen hatten. Immerhin wurden 1904 über 100.000 Fahrgäste und fast 90.000 t Güter befördert. Von Gulbene führte die Bahn über Paparde, wo eine 25 km lange Waldbahn Anschluss hatte, nach Alüksne und weiter bis nach Valka.

Insgesamt war der Betrieb der Bahn aber schon vor dem 1. Weltkrieg unrentabel. Im Krieg wurde die Bahn durch die russische Armee genutzt und durch die Kriegshandlungen stark zerstört. 1918 wurde Lettland unabhängig und die Bahn lettisches Staatseigentum. Im anschließenden Krieg bis 1920 gegen Sowjetrussland diente die Bahn erneut, diesmal der estnischen Armee.

Während des 2. Weltkriegs wurde die Strecke Gulbene - Valka neuerlich stark zerstört. Nach dem Krieg wurde das Land als Lettische SSR in die Sowjetunion eingegliedert. In Gulbene entstand ein Reparaturwerk für Schmalspurlokomotiven. Ab 1963 verkehrten die Züge wieder zwischen Gulbene und Valka. Aber schon 1970 wurde wegen der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße die Strecke zwischen Ape und Valka und 1973 zwischen Alüksne und Ape stillgelegt und die Schienen wurden abgebaut. Auf dem heute noch betriebenen Abschnitt zwischen Gulbene und Alüksne wurde vor allem Steinkohle für die sowjetischen Truppen in Alüksne befördert.

Am 12. März 1987 wurde wegen technischer Mängel der Personenverkehr auf der Gesamtstrecke ab Gulbene eingestellt, was zu Protesten von Gemeinden und Denkmalschutzbehörden führte. In Folge wurde Ende 1987 der Personenverkehr wieder aufgenommen. 1992 wurde der Gütertransport allerdings vollkommen eingestellt und auf die Straße verlagert. Da der Personenverkehr allein sehr verlustreich war, wurde deshalb auch der Personenverkehr eingestellt. Seit 3. Januar 2002 betreibt die Bānītis-GmbH die Strecke im Personenverkehr.

MEIN BESUCH BEI DER SCHMALSPURBAHN:

Da zwischen Vilnius und Riga keine Züge mehr verkehren, musste ich für meine Reise notgedrungen auf einen Mietwagen zurückgreifen. Auf dieser Fahrt legte ich zwei Übernachtungen in Gulbene ein, wo besagte Schmalspurbahn im schönsten Bahnhof Lettlands – der Bahnhof wurde nach der völligen Zerstörung im 2. Weltkrieg nach alten Plänen wiederaufgebaut - ihren Ausgangspunkt und ihr Depot mit Ringlokschuppen und Drehscheibe hat. Gulbene selbst wird inzwischen nicht einmal mehr von Personenzügen der Breitspurbahn von Riga aus angefahren. Nur einige wenige Güterzüge erreichen noch Gulbene. So liegt diese romantische Schmalspurstrecke isoliert in einer malerischen und nur sehr dünn besiedelten Landschaft.

Das BW in Gulbene mag wie ein Museum aussehen. Es mag auch gleichzeitig eines sein. Hier wird jedoch auch sehr gute Arbeit geleistet, denn die Schmalspurbahn verkehrt sehr zuverlässig.

Heute verkehren fahrplanmäßig nur mehr zwei Schmalspurzüge täglich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h auf eingleisiger Strecke durch Wiesen und Felder und immer wieder auch sumpfigen naturbelassenen Wäldern durch eine leicht hügelige Landschaft. Die Station Kalniena verfügt sogar über ein Ausweichgleis. Eine Fahrt dauert von Gulbene bis zum kaum 70 m höher gelegenen Alüksne etwa 90 Minuten. Die Bahnstrecke ist nur 10 km kürzer als die entsprechende Straßenverbindung.

Fahrzeugpark:

Dampflokomotive Kč4-332 "Marisa" Škoda	Tschechoslowakei/ 1950
Dampflok Gr-319 "Ferdinands"	Lokomotivenfabrik Karl Marx, DDR / 1951
Diesellokomotive TY2-244	Kaluga Maschinenfabrik, UdSSR / 1959
Diesellokomotive TY2-273	Kaluga Maschinenfabrik, UdSSR / 1959
Diesellokomotive TU6A-3313	KambarkaMaschinenfabrik, UdSSR / 1985
Diesellokomotive TU7A-2994	KambarkaMaschinenfabrik, UdSSR / 1988

2007 waren die TY2 noch die Standardbespannung, die Züge länger und die Waggons werbungs-frei. Nicht alles wird besser …
(Foto: KWK, Alüksne, Oktober 2007)

Die Diesellok TU7A-2994 zieht den einzigen Waggon durch die fast menschenleere Natur.

Obwohl der Tourismus eine wichtige Einnahmequelle ist (es können Sonderzüge gebucht werden), sind die fahrplanmäßigen Züge normale Nahverkehrszüge, üblicherweise aus einer Lokomotive und einem Waggon bestehend. Von einem Massenansturm von Fahrgästen kann aber keineswegs gesprochen werden. Immerhin stiegen bei meinen Fahrten an den acht Zwischenhalten immer wieder einige wenige Fahrgäste zu und aus.

Nach der Einstellung der Pioniereisenbahn in Riga kamen 1997 zwei Lokomotiven und Personenwaggons nach Gulbene.

Der Wasserturm ist wegen der heute planmäßig verkehrenden mit Diesellokomotiven bespannten Züge arbeitslos geworden. Mit Dampf betriebene Züge sind heutzutage nur noch Sonderzüge.

Es wäre der kleinen Bahn, die seit 2002 von der Bānītis-GmbH unter Beteiligung der Lettischen Eisenbahn, wieder im Personenverkehr betrieben wird, viel Erfolg für die Zukunft zu wünschen. Sollten Sie nach Lettland fahren, so gönnen Sie sich eine Fahrt mit dieser Schmalspurbahn. Sie werden nicht enttäuscht werden. Selbstverständlich sind auch die beiden Orte Gulbene und Alūksne sehenswerte Touristenziele, die über die nötige touristische Infrastruktur verfügen, wobei die Hotelpreise sehr moderat sind. Bedauerlich ist nur, dass Gulbene nicht mehr mit der Bahn erreichbar ist, anderenfalls es sicher von mehr Touristen besucht würde. Die Bahn hat in Lettland heute leider keinen hohen Stellenwert mehr. ◄

Quellen:

https://de.wikipedia.org/wiki/B%C4%81n%C4%ABtis
http://www.banitis.lv/eng/index.htm

Fahrplan 2016 Gulbene - Alūksne

Halte	Entfernung	Zug 694 täglich Abfahrt	Zug 696 täglich Abfahrt
Gulbene	0 km	13:00	18:00
Birze*	4 km	13:10	18:10
Pūriņi*	6 km	13:16	18:16
Stāmeriene	10 km	13:26	18:26
Kalniena	14 km	13:38	18:38
Dunduri*	20 km	13:48	18:48
Paparde*	21 km	13:52	18:52
Umernieki	24 km	14:02	19:02
Vējiņi*	28 km	14:11	19:11
Alūksne	33 km	14:25	19:25

Alūksne - Gulbene

Halte	Entfernung	Zug 693 täglich Abfahrt	Zug 695 täglich Abfahrt
Alūksne	0 km	15:25	19:55
Vējiņi*	5 km	15:38	20:08
Umernieki	9 km	15:47	20:17
Paparde*	12 km	15:55	20:25
Dunduri*	13 km	15:59	20:29
Kalniena	19 km	16:10	20:40
Stāmeriene	23 km	16:22	20:52
Pūriņi*	27 km	16:31	21:01
Birze*	29 km	16:37	21:07
Gulbene	33 km	16:45	21:15

* - Halt auf Verlangen. Dies muss dem Zugbegleiter vor dem Zusteigen bekannt gegeben werden. Um in einen Zug an einem Bedarfshalt einsteigen zu können, geben Sie bitte ein deutliches und gut sichtbares Handzeichen für den Lokomotivführer.