

Neues von der alten Eisenbahn



Die Schmalspurbahn Sibiu - Agnita (- Sighișoara)

von Julian Nolte

▲ Ende September 2015 fuhr nach langer Zeit wieder einmal ein Zug durch das Harbachtal. Sonnenstrahlen waren an diesem Wochenende selten, die diesjährigen Sonderfahrten wurden dennoch durchweg gut besucht. Eigene Loks besitzt der Verein „Asociația Prietenii Mocăniței“, der die Reaktivierung der Schmalspurbahn Sibiu - Agnita vorantreibt, noch nicht. Daher wurde 764-243 (Budapest 2832/1911), die früher auf der Waldbahn Berzasca verkehrte und bereits 2010 bei den ersten Sonderfahrten des Vereins in Agnita dabei war, von der CFI Brad geliehen. Julian Nolte fotografierte am 26.9.2015 den Zug kurz vor Cornățel.

Welcher Eisenbahnfreund kennt sie nicht? Jene Ziele, die man in frühen Jahren des Hobbys gerne besucht hätte, wofür man damals aber einfach noch zu klein gewesen war. Für mich war die »Wusch«, die letzte Schmalspurstrecke der rumänischen Staatsbahn CFR, ein solches Ziel. Doch im Alter von 15 Jahren zur Schmalspurbahn Sibiu - Agnita in den fernen Karpatenbogen reisen? Selbst als Familienurlaub mit den Eltern, jedoch ohne jegliche Wurzeln in Siebenbürgen, schier unvorstellbar. Im September 2001 endete der Planbe-

trieb auf dieser 760-mm-Strecke, ohne das ich dort gewesen wäre. Dass der »Wu(n)schtraum«, einmal mit dem Zug durch das Harbachtal zu fahren, dieses Jahr doch in Erfüllung gehen konnte, ist den rührigen Eisenbahnfreunden vor Ort zu verdanken. In zahlreichen Stunden freiwilliger Arbeit hauchen vornehmlich junge Rumänen ihrer »mocănița« neues Leben ein. Der nachfolgende Artikel blickt auf die Historie, Gegenwart und Zukunft dieser Schmalspurbahn in Siebenbürgen.

Die Anfänge

Die Geschichte der Schmalspurbahn beginnt Ende des 19. Jahrhunderts mit dem Bahnbau von Sighișoara (Segesvár/Schäßsburg) nach Agnita (Szentágota/Agnetheln). Am 16.11.1898 erfolgte die feierliche Eröffnung der 47 km langen Strecke für den Personenverkehr. Gütertransporte waren bereits einige Monate zuvor möglich gewesen. Die in Klammern stehenden ungarischen und deutschen Ortsnamen weisen bereits auf die historische und ethnische Vielfaltigkeit der Gegend hin. Siebenbürgen gehörte damals noch als Teil des Königreichs Ungarns zur Donaumonarchie. Zugleich war die von der Schmalspurbahn erschlossene Gegend ein Siedlungsgebiet der Siebenbürger Sachsen, einer deutschen Minderheit, die ab dem 12. Jahrhundert im Karpatenbogen sesshaft wurde. Die »Sachsen« taufte das neue Verkehrsmittel »die Wusch«. Im Rumänischen ist »mocănița« ein geläufiger Kosename für Schmalspurbahnen. Zur Betriebsaufnahme standen drei kleine Schleptenderlokomotiven (Cn2,

Nr. 1 - 3) des Herstellers Sigl aus Wiener Neustadt (3896 - 3898/1896) zur Verfügung. 1899 folgte als Nr. 4 eine D-gekuppelte Tenderlokomotive mit der Fabriknr. 1354 aus Budapest. Bereits 1901 beförderte die Schmalspurbahn über 73 000 Fahrgäste und bewältigte knapp 23 800 Tonnen im Gütertransport. Bis 1908 führte die Segesvár-Szentágotai Vasút (S. Sz. V.) den Betrieb eigenständig, dann ging die Betriebsführung an die ungarischen Staatsbahnen MÁV über. Im selben Zeitraum begann der Weiterbau in Richtung Sibiu (Nagyszeben/Hermannstadt). Agnita war damals (und ist bis heute) der wichtigste Ort zwischen Sighișoara und Sibiu. Man strebte daher nun auch nach einer Eisenbahnverbindung mit der großen, südwestlich gelegenen Stadt. Hermannstadt, das heutige Sibiu, war als eine der ersten Siedlungen der Siebenbürger Sachsen im 12. Jahrhundert entstanden. Bis heute ist Hermannstadt nicht nur ein wichtiges kulturelles Zentrum der in Rumänien verbliebenen Deutschen, sondern mit rund 150 000 Einwohnern auch der größte Ort in der Region.

Die Eröffnung der 62 km langen Verlängerung von Agnita durch das Harbachtal (rum. Valea Hârtăbaciului) nach Sibiu fand am 26.9.1910 statt. Die Aufnahme des öffentlichen Verkehrs erfolgte – wie bereits zwischen Sighișoara und Agnita – einen Tag nach den Feierlichkeiten. Gleichzeitig mit Sibiu - Agnita ging die 13 km lange Zweigstrecke von Cornățel (Hortobágyfalva/Harbachtal) nach Vurpăr (Vurpód/Burgberg) in Betrieb, die aufgrund des Bestrebens örtlicher Wald- und Großgrundbesitzer entstand. Sie wurde daher auch »Jägerstrecke« (»linia vânătorilor«) genannt. Sieben Tenderlokomotiven des Budapester Werktyps 85 (Dn2t, MÁV XXIe bzw. 492) standen zum Betrieb des erweiterten Streckennetzes zur Verfügung. Die Gesamtlänge betrug nun über 120 km. Bemerkenswert ist die abschnittsweise Nutzung der Hauptbahn Sibiu - Brașov (Brassó/Kronstadt) im Bereich südlich von Sibiu mittels Dreischienengleis. Einen weiteren Ausbau des Schmalspurnetzes verhinderte der bald aufziehende Erste Weltkrieg.



In Folge des Friedensvertrages von Trianon musste Ungarn nach dem verlorenen Krieg Siebenbürgen an Rumänien abtreten. Somit ging auch die Betriebsführung von den MÁV auf die rumänische Staatsbahn CFR über. Die Infrastruktur blieb jedoch im Eigentum. Die Infrastruktur blieb jedoch zunächst im Eigentum der Lokalbahn. Erst im Zuge der kommunistischen Machtübernahme in Rumänien nach dem Zweiten Weltkrieg wurden 1948 auch die Anlagen verstaatlicht.

Im sozialistischen Rumänien

Von ihrer ursprünglichen Bedeutung verlor die Bahn auch im Sozialismus, der bekanntermaßen den öffentlichen gegenüber dem individuellen Verkehr bevorzugte, zunächst nichts. Dennoch waren die Beförderung in den 1950er Jahren nicht mehr wirklich zeitgemäß. Die kürzeste Verbindung Sibiu - Agnita dauerte 1957 4 h 40 min, was einer Reisegeschwindigkeit von 13,3 km/h entsprach. Zwischen Agnita und Sighișoara betrug die Reisegeschwindigkeit sogar nur 10,8 km/h. Die geringere Geschwindigkeit auf dem Nordabschnitt lässt sich insbesondere mit der aufwendigen Streckenführung im Bereich von Apold (Trappold) und Brădeni (Henndorf) erklären, wo zur Bezwingung des »Henndorfer Berges« eine Schleifenentwicklung mit starken Steigungen zu bewältigen war. Die schwierige geomorphologische Beschaffenheit des Untergrundes – die Gegend ist für ihre z. T. bis heute aktiven Schlammvulkane bekannt – dürfte den Unterhalt dieses Abschnitts nicht vereinfacht haben. Zudem mag die Ortsdurchfahrt von Sighișoara, wo die Schmalspurbahn öffentliche Straßen mitbenutzte, den Verantwortlichen ein Dorn im Auge gewesen sein. Ob dafür – wie in Westeuropa zur damaligen Zeit – ein zunehmender motorisierter Straßenverkehr verantwortlich gemacht

werden kann, ist fragwürdig. Fakt ist allerdings, dass bereits die Loks der Ursprungsausstattung zum Schutz der Fußgänger und zur Vermeidung des Scheuens der Pferde mit Triebwerkschürzen ausgerüstet waren. (Übrigens: bis heute sind Pferdefuhrwerke nicht gänzlich aus dem Straßenbild Rumäniens verschwunden.) Letztlich verkehrten 1965 die letzten Züge auf der Strecke zwischen Sighișoara und Agnita. Bald darauf verschwanden auch die Gleise jenes Abschnitts, welcher 67 Jahre zuvor die Keimzelle der Schmalspurbahn gewesen war.

In Agnita bestand fortan an die kuriose Situation, dass aus Sibiu kommende Züge zu dem am Nordrand des Ortes gelegenen Bahnhof fahren mussten, der ursprünglich als Endpunkt für Züge aus Sighișoara entstanden war. Ähnlich wie bislang in Sighișoara wurden in Agnita durch die Bahn öffentliche Straßen mitbenutzt. Die CFR bereinigte diesen Zustand, indem sie einen neuen Bahnhof südlich des Ortes

errichtete. Am 10.4.1969 verkehrte der letzte Zug durch die Straßen von Agnita. Die Streckenlänge Sibiu - Agnita betrug fortan nur noch 58 km. Offensichtlich war der CFR der Gütertransport wichtiger als die Personenbeförderung, denn der neue Bahnhof Agnita entstand weit außerhalb des Ortsrandes in der Nähe eines Holzlagerplatzes. Neben Holz zählten Kohle, Stückgut und natürlich landwirtschaftliche Produkte zu den wichtigsten Transportgütern der Schmalspurbahn. Personen- und Güterverkehr wurden zu dieser Zeit noch getrennt abgewickelt.

Um 1970 erfolgte die Verdieselung mit Lokomotiven des FAUR-Typs L45H (CFR-Reihe 87). Bis dahin hatte Dampf den Betrieb beherrscht. Zwar befand sich darunter mit 388-002 nur noch eine Maschine aus der Ursprungsausstattung. Die CFR hatte allerdings alle baugleichen Schlepptenderloks anderer Bahnen in Sibiu konzentriert. So prägten noch lange Zeit diese Ende des 19. Jahrhunderts gebauten, sehr urtümlichen Loks das Bild der Wusch. Allerdings konnten die Dieselloks die Dampftraktion nicht vollständig ersetzen, da die neuen Lokomotiven über keine Zugheizung verfügten. Im Winter mussten daher nach wie vor Dampfloks die Personenzüge beheizen. Erst Anfang der 1990er Jahre endeten mithilfe selbstgebauter Heizwagen diese Einsätze. Dampfeinsätze vor Regel- und Sonderzügen hatte es in den 1970er und 1980er Jahren allerdings auch immer wieder gegeben, jedoch nicht mehr mit den alten Schlepptenderloks, sondern mit rumänischen Nachkriegstypen.

Das Ende nach der Wende

Nach der politischen Wende von 1989/1990 zeichnete sich das schlechende Ende der Schmalspurbahn ab. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1993

Die urige Schlepptenderlok mit der CFR-Nummer 389-001 (Wiener Neustadt 3061/1886) wurde an die Lokalbahn durch das Teresvatal in der heutigen Ukraine geliefert. Ihre letzten Einsatzjahre verbrachte sie auf der Schmalspurbahn von Sibiu. Sie ist annähernd baugleich mit den ersten Loks der Wusch, wovon mit CFR 388-002 (Wiener Neustadt 3897/1896; anfangs S. Sz. V. Lok 2) auch ein Exemplar überlebt hat. Beide Maschinen sind heute zusammen mit weiteren seltenen Exponaten im »Dampflokmuseum« von Sibiu gegenüber des Regelspurbahnhofs leider zusehends dem Verfall preisgegeben. Am 7.6.1994 präsentierte sich 389-001 noch in einem besseren Zustand.

Foto: Bertram Frenzel

87-0038 am 7.6.1994 in Sibiu. Die Kräne dienten zum Umschlag der auf der Schmalspurbahn damals noch transportierten Container. Foto: Bertram Frenzel





Im letzten Jahr des CFR-Betriebs war 87-0017 die Stammlokomotive der Wusch. Kurz vor der Einstellung durch die CFR legte sie am 23.8.2001 mit dem Mixt 2922 nach Agnita einen Halt in Benești ein.
Foto: Heiko Focken



Zwei Tage zuvor wurde dieselbe Garnitur mit den nachmittäglichen Mixt 2921 nach Sibiu in Alțâna aufgenommen. Bis zum Ende des Planbetriebs im September 2001 waren die Züge gut besetzt.
Foto: Thomas Kabisch

stellte die CFR den Betrieb auf der Jägerstrecke Cornățel - Vurpăr ein. Zuletzt verkehrte hier noch ein Zugpaar als GmP (»Mixt«). Nach Agnita verzeichnete das Kursbuch 1992/93 zwei weitere Paare als Mixt. Während die Dieselloks der Reihe 87 nun den Planbetrieb bestimmten, standen mit 764-155 (D n2t) und 764-205 (D h2) auch noch zwei betriebsfähige Dampfloks für Sonderfahrten durch das Harbachtal zur Verfügung.

Der Regelfahrplan erlebte im Sommer 1997 eine Zäsur, als die CFR bis auf ein tägliches Zugpaar nach Agnita alle anderen Fahrten auf der als KBS 204 im Kursbuch bezeichneten Linie strich. Güter, vornehmlich Holz, wurden im nunmehr einzigen GmP noch etwa ein Jahr lang befördert. Zum Einsatz gelangten dabei vierachsige O-Wagen, Rungenwagen und gelegentlich auch Tragwagen mit offenen Containern. Nach 1998 verkehrte das letzte Zugpaar zwar offiziell weiter als Mixt, war de facto aber nur noch ein Personenzug. Der Fahrplan von 1998/99 sah die morgendliche Abfahrt um 8.05 Uhr in Sibiu und die Ankunft in Agnita um 10.48 Uhr vor, was eine Reisegeschwindigkeit von 21,3 km/h bedeutete. Die Rückfahrt erfolgte am Nachmittag, bevor Sibiu am frühen Abend planmäßig wieder um 18.03 Uhr erreicht wurde.

Am täglichen Betriebsprogramm änderte sich nun kaum noch etwas bis zum end-

gültigen Aus des Planverkehrs Anfang September 2001. Der konkrete letzte Verkehrstag ist allerdings unbekannt, verschiedene Quellen sprechen von Daten zwischen dem 1. und 10.9.2001. Bekannt ist, dass die letzte einsatzfähige Diesellokomotive der Schmalspurbahn (87-0017) in dieser Zeit untauglich wurde. Zudem soll es zuletzt vermehrt Entgleisungen gegeben haben, die auf den schlechten Zustand der Strecke zurückzuführen



gewesen seien. Der Verkehr auf der Wusch wurde somit recht plötzlich eingestellt, obwohl sich das letzte Zugpaar durchaus einer starken Nachfrage unter der einheimischen Bevölkerung erfreute. Die Kostendeckung wird gleichwohl nicht allzu hoch gewesen sein, da die stark rabattierten CFR-Fahrpreise, z. B. für Rentner, kaum Fahrgeldeinnahmen generiert haben dürften. So bedeutete das Ende der Schmalspurbahn im Harbachtal für viele Fahrgäste zugleich den Umstieg auf den teuren Bus. Nachdem die CFR alle anderen nach der Wende verbliebenen 760-mm-Strecken bereits in den 1990er Jahren eingestellt hatte, war nun auch die letzte Schmalspurlinie der Staatsbahn ohne Verkehr. Lediglich die kleine gelbe Bahnmeister-Draisine aus Cornățel fuhr noch gelegentlich durch das Harbachtal. Ihr Aktionsradius war jedoch bereits ein Jahr nach Einstellung des Planverkehrs stark eingeschränkt, da eine reparaturbedürftige Brücke zwischen der Nocrich (Leschkirch) und Alțâna (Alzen) im Herbst 2002 eine Weiterfahrt Richtung Agnita verhinderte.

Langsames Erwachen

Dass der Regelbetrieb durch die CFR jemals wieder aufgenommen würde, daran glaubte nach der plötzlichen Einstellung von 2001 niemand so recht. Die genauen Gründe für das abrupte Ende liegen bis heute im Dunkeln, das öffentliche Desinteresse an der Schmalspurbahn war zunächst offenkundig. Dennoch gab es bereits in der Zeit kurz nach der Stilllegung erste private Überlegungen, die Schmalspurbahn für touristische Zwecke zu reaktivieren (siehe LOK Report 10/02). Entwicklungspotentiale böte die Eisenbahn allemal: Schon damals war Sighișoara mit seinem historischen Stadtkern in die UNESCO-Welterbeliste eingetragen. Zwar liegen hier längst keine Gleise mehr, doch bis nach Agnita wäre

In den Jahren nach der Einstellung störte nur die gelbe Draisine aus Cornățel noch ab und an das Landleben des Harbachtals. Im wahrsten Sinne des Wortes »Schwein« hatte eine kleine deutsche Reisegruppe, als sie am 12.10.2002 mit der Bahnmeisterei auf Inspektionsfahrt durfte.
Foto in Hosman: Heiko Focken



◀ Im Sommer 1992 diente die Schmalspurbahn noch dem Güterverkehr und so hatte 87-0031 mit dem Mixt 2923 (Agnita - Sibiu) auch jede Menge Holz zu transportieren. Das Foto entstand am 23.7.1992 im damals noch als Abzweigstation fungierenden Bahnhof Cornățel. Die Nebenstrecke nach Vurpăr wurde jedoch bereits ein Jahr später stillgelegt, der Gütertransport zwischen Sibiu und Agnita endete 1998. Im September 2015 war Cornățel dann der Ausgangspunkt für Sonderfahrten mit der Dampflokomotive 764-243. Foto: Thorge Bockholt

es nicht weit. Das Harbachtal um Agnita ist nicht nur aufgrund seiner weitgehend unberührten Natur sehenswert, sondern verfügt mit den so genannten Kirchenburgen – trutzige Gotteshäuser, die man im Mittelalter zur Verteidigung gegen Türken- und Tataren-Einfälle baute – ebenfalls über attraktive Ziele. Wie die Altstadt von Sighișoara stehen auch einige Siebenbürger Kirchenburgen unter dem Schutz der UNESCO. Nicht zuletzt ist Sibiu, in dessen Zentrum man in einer klassischen habsburgischen Stadt zu sein glaubt, ebenfalls besuchenswert. Dass Sibiu im Jahr 2007 zusammen mit Luxemburg Kulturhauptstadt Europas war, hat dem Tourismus in der Region einen zusätzlichen Schub gegeben.

Von all diesen Potentialen, die auch Thema verschiedener Machbarkeitsstudien waren, konnte die Schmalspurbahn zunächst jedoch nicht profitieren. Der Zustand der Anlagen verschlechterte sich in den Jahren der Nichtnutzung zusehends. Dabei litt die Bahn auch unter der Aufteilung in verschiedene Verantwortungsbereiche unterschiedlicher Gesellschaften der Staatsbahn: Die CFR-Tochter SFT (»Societatea Feroviară de Turism« – etwa: Gesellschaft für Eisenbahntourismus) ließ eine Diesellokomotive in Stand setzen, brachte die Dampflokomotive 764-052 von Turda nach Sibiu und begann eine Wagengarnitur aufarbeiten zu lassen. SFT ist wiederum eine Ausgliederung der SAAF (»Societatea Națională de Administrare a Activelor Feroviare«) – einer Gesellschaft zur Abwicklung »überflüssigen« CFR-Eigentums. Trotz der SFT-Bemühungen war die SAAF nicht willens, die ihr nach wie vor gehörende Strecke zu reparieren.

Vielmehr bekräftigte die SAAF 2006 ihren Wunsch nach deren Abbau, um das Alteisen als Schrott verkaufen zu können. Das zuletzt im Depot Sibiu verbliebene Rollmaterial fiel größtenteils im August 2008 einer Verschrottungsaktion zum Opfer. Nur wenige Fahrzeuge blieben dabei verschont, die letzten wurden im Frühjahr 2011 aus Sibiu abgezogen. Die Schlepptenderdampflokomotive 764-052 verkehrt inzwischen in Băile Sovata, wo ein kurzes Teilstück des früheren Schmalspurnetzes von Târgu Mureș für Ausflugsfahrten reaktiviert wurde (LOK Report 5/15).

Trotz der beschriebenen negativen Entwicklungen ließen sich engagierte Eisenbahnfreunde nicht beirren und kämpften weiter für die Rettung »ihrer« Bahn. Hierzu entstand der Förderverein »Asociația Prietenii Mocăniței« (Verein von Freunden der Schmalspurbahn), der die ernst zu nehmenden Aktivitäten für den Erhalt der Bahn forcierte. Als ersten Erfolg gelang es dem Verein, zusammen mit weiteren Organisationen aus dem Harbachtal alle verbliebenen Anlagen der Bahn zu erfassen und somit deren Aufnahme in der Liste historischer Baudenkmäler zu ermöglichen (Nr. SB-II-a-B-20923 in der Liste der Baudenkmäler des Kreises Sibiu). Ein Streckenabbau ist seitdem vom Tisch. In der Folge begannen die Enthusiasten langsam, aber stetig mit der Renovierung einiger Abschnitte. 100 Jahre nach der Eröffnung der Strecke Sibiu - Agnita fanden Ende September 2010 erste Fahrten mit einer Dampflokomotive im Bahnhof Agnita sowie auf der Strecke Richtung Sibiu bis in die Nähe des früheren Halts Coveș statt. Zudem ist abschnittsweise inzwischen wieder der Verkehr mit einer

Fahrrad- und mit einer Motordraisine möglich.

»Zilele Mocăniței 2015«

Unter dem Motto »Zilele Mocăniței« (Tage der Schmalspurbahn) gab es am Wochenende 26./27.9.2015 erneut Dampfloksonderfahrten im Harbachtal. Zum Einsatz gelangte der geliehene D-Kuppler 764-243 von der CFI Brad. Die 1911 in Budapest gebaute Lokomotive verkehrt regelmäßig auf verschiedenen rumänischen Schmalspurbahnen und war bereits bei den Sonderfahrten 2010 in Agnita dabei. Eigene Lokomotiven besitzt der Förderverein bislang nicht. Leider stand der vereinseigene, in Aufarbeitung befindliche Personenwagen noch nicht für den Fahrgasteinsatz zur Verfügung. Der bei MEVA in Drobeta Turnu Severin gebaute Waggon war eines der letzten Einsatzfahrzeuge der CFR zwischen Sibiu und Agnita. Da dem Wagen seine Fenster nicht rechtzeitig wieder eingesetzt werden konnten, dampfte 764-243 mit einem ebenfalls geliehenen Personenwagen, der als Typ Bax früher auf 760-mm-Strecken der ungarischen MÁV verkehrte.

Der Ausgangspunkt der diesjährigen Fahrten war der frühere Trennungsbahnhof Cornățel. Befahren wurde ein rund 3,5 km langer Abschnitt in Richtung Agnita, welchen die Freiwilligen des Vereins in den vorherigen Wochen wieder fahrbereit gemacht hatten. Erst in der Nacht zu Samstag vor den Fahrten konnte man die letzten Schwellen austauschen. Auch die Untersuchungsgrube für die Dampflokomotive war im Bahnhof Cornățel erst kurz zuvor fertiggestellt worden.



▲ Die diesjährigen Sonderfahrten endeten zwar recht unvermittelt auf freiem Feld zwischen Cornăţel und Hosman, dem Spaß vieler Fahrgäste tat dies jedoch keinen Abbruch. Foto (26.9.2015): Julian Nolte

Letztlich stand den Sonderfahrten des Wochenendes aber nichts mehr im Wege. Eine noch nicht wieder hergestellte Bachbrücke verhinderte jedoch ein Fahren weiter talaufwärts, so dass der Zug recht unvermittelt auf freiem Feld wendete. Fahrgäste, die nach Hosman – dem nächsten Halt von Cornăţel in Richtung Agnita – wollten, wurden mit Kutschen in die alte Mühle von Hosman gebracht, wo am ersten Tag der Fahrten ein Handwerkermarkt stattfand. Auf der Schiene pendelte die Garnitur aus Lok und Wagen ohne Umsetzen etwa im Stundentakt hin und her. Unmittelbar südlich des Bahnhofs Cornăţel verhinderte der überteerte Bahnübergang der Dorfstraße die weitere Fahrt in Richtung Sibiu. Trotz des meist herbstlich regnerischen Wetters erfreuten sich die ersten lokbespannten Fahrten seit 14 Jahren in Cornăţel eines regen Zuspruchs. Der Verein zählte am gesamten Wochenende rund 1 000 Fahrgäste. Das ist ein durchaus beachtlicher Erfolg, der zugleich zeigt, dass sich in Rumänien (zumindest in den Städten) inzwischen eine Mittelschicht mit zunehmenden

Freizeitbedürfnis und somit zu einem Fahrgastpotential für Ausflugsverkehre entwickelt. Nicht wenige Besucher der Schmalspurbahn waren jedenfalls Familien aus dem nahen Sibiu, die in Cornăţel mit ihren Kindern ein Stück (Eisenbahn-) Geschichte erleben konnten, das man auch im heutigen Rumänien nicht mehr wie selbstverständlich findet.

Ausblick

Das vielleicht Bemerkenswerteste an diesem Museumsbahnprojekt ist allerdings der Verein selbst: Die überwiegende Anzahl der Mitglieder der Asociația Prietenii Mocăniței befindet sich in der Altersgruppe um 30 Jahre. Während in Westeuropa viele Museumsbahnvereine über mangelnden Nachwuchs klagen,

lässt sich dies im Harbachtal nicht feststellen. Dazu trägt sicherlich die aktive Präsenz des Vereins in den sozialen Netzwerken wie z. B. Facebook und Twitter bei. Gleichzeitig gelingt es dem Verein aber auch, mit pfiffiger Werbung auf seine Tätigkeiten aufmerksam zu machen und neue Freiwillige zu gewinnen: »Warum ins Fitness-Studio gehen? Trage lieber Schwellen für die »mocănița!« lautet sinngemäß der aus dem Rumänisch übersetzter Slogan eines Werbe-Flyers. Tatkräftige fachliche Unterstützung erhalten die jungen Museumsbahner zudem durch einen Zusammenschluss britischer Eisenbahnfreunde, die technische Expertise durch Erfahrungen mit ähnlichen Projekten von der Insel mitbringen.

Diese Kombination aus »man power« und »know-how« stimmt zuversichtlich und lässt hoffen, dass schon bald weitere Fortschritte bei der Reaktivierung der Schmalspurbahn durch das Harbachtal sichtbar sein werden. Das Zentrum der Aktivitäten ist vorerst der Bahnhof Cornăţel, wo nicht nur die diesjährigen Sonderfahrten begannen, sondern zuletzt auch die Restaurierung des früheren Wasserturms sowie des Empfangsgebäudes voranschritt. Der Wiederaufbau des Güterschuppens ist ebenfalls geplant. Nicht nur hierbei freuen sich die Aktiven vor Ort über weitere Unterstützung. Immer wieder gesucht werden auch ältere Bilder, die bei einer möglichst authentischen Restaurierung der Anlagen hilfreich sein können. Eine englischsprachige Kontaktaufnahme mit dem Vorsitzenden der Asociația Prietenii Mocăniței, Mihai Blator, ist problemlos möglich: mihai@sibiuaagnitarailway.com Der Anspruch auf eine gewisse Authentizität ist insofern besonders erfreulich und unterstützenswert, weil man sich damit von dem mancherorts in Sieben-

▼ Britische Eisenbahnfreunde leisten ihren rumänischen Kollegen wertvolle Aufbauhilfe. Foto in Cornăţel am 26.9.2015: Julian Nolte



▲ Im Sommer war am Streckengleis noch jede Menge Arbeit nötig. »Bautrupps« und »Dienstfahrzeuge« des Vereins sind am 12.8.2015 aktiv, Foto: Radu Tompa



bürgen vorzufindenden »Dracula-Kitsch« absetzt, der sonst gerne zur touristischen Vermarktung der Region herangezogen wird.

Bei allen Fortschritten der vergangenen Jahre darf nicht vergessen werden, welche Schwierigkeiten immer wieder aus dem Weg zu räumen waren: So wollte die SAAF ab Jahresbeginn 2014 eine monatliche Gebühr von umgerechnet ca. 18 200 EUR für die Nutzung der Bahnanlagen verlangen. Der Verein forderte in diesem Jahr, zusammen mit anderen Organisationen aus dem Harbachtal, die Überführung der Infrastruktur in das öffentliche Eigentum des Kreisrates von Sibiu, um künftig nicht wieder vor

horrenden Forderungen der SAAF zu stehen. Denn nur Eigentumsverhältnisse mit gesicherten Nutzungsrechten bieten die Grundlage zur weiteren Sanierung durch die ehrenamtlich Aktiven sowie zur Beantragung von Fördermitteln. Zukunftspläne, die der Förderverein realisieren möchte, gibt es jedenfalls genug. Angedacht ist das letzte September-Wochenende, wenn sich die Eröffnung der Strecke Sibiu - Agnita jährt, zu einem alljährlichen Fest entlang der Schmalspurstrecke zu etablieren. Kühne Träume erhoffen sich sogar den vollständigen Wiederaufbau der Gesamtstrecke bis nach Sighișoara. Dem stehen allerdings große Herausforderungen wie

die fehlenden Gleise zwischen Agnita und Sighișoara oder die Nutzung des Dreischienenabschnitts im Raum Sibiu entgegen. Außerdem wurde beim Bau der Autobahn um Sibiu ein Brückenpfeiler genau auf die Trasse der Wusch gesetzt. Das derzeitige Vorgehen, sich Schritt für Schritt in kleinen Etappen immer weiter zu entwickeln, erscheint für die nahe Zukunft erfolgversprechender. Vielleicht ist schon 2016 eine Fahrt vom Bahnhof Cornățel bis zum Haltepunkt Hosman möglich? Das Dorf wäre jedenfalls ein attraktives nächstes Etappenziel, befindet sich hier doch neben der bereits erwähnten alten Mühle auch eine gut erhaltene Kirchenburg. Ihr Westportal zählt zu den wichtigsten Zeugen romanischer Baukunst in Siebenbürgen. Die räumliche Nähe zu Sibiu verspricht außerdem ein ausreichendes Fahrgastpotential.

Tatsache ist, dass die Schmalspurbahn einen wichtigen Baustein für die weitere Entwicklung des Harbachtals darstellt, selbst wenn sie kein Verkehrsmittel des Alltags mehr sein wird. Gleichwohl ist die Überzeugung, mit der Reaktivierung dieser Eisenbahn etwas Bleibendes für ihre Region zu schaffen, der entscheidende gemeinsame Antrieb für zahlreiche junge rumänische Museumseisenbahner und -bahnerinnen.

Quellen:

- Paul Engelbert: Schmalspurig durch Ungarn II – die ehemals ungarischen Gebiete, Malmö (Stenvalls) 2011
- Verschiedene Ausgaben des LOK Report und der Siebenbürgischen Zeitung
- <http://www.sibiuaagnitarailway.com/>

◀ Im Wasserhaus von Cornățel (auf dem unteren Foto links im Bild) gab es einen Souvenirstand sowie eine Ausstellung, die eindrücklich zeigte, wie viele Stunden Arbeit erforderlich waren, bevor die heutigen Dampf Fahrten stattfinden konnten. Diese Etappe wurde mit Bravour absolviert, aber für die jungen rumänischen Museumseisenbahner ist noch viel zu tun, bis es zu einem regelmäßigen Fahrbetrieb kommen kann. Foto (26.9.2015): Radu Tompa



◀ Nach 14 Jahren Betriebsruhe ist wieder Leben auf den Gleisen in Cornățel eingeleitet. Zum ersten Mal seit 2001 steht am Morgen des 26.9.2015 ein lokbespannter Zug zur Abfahrt bereit. Das starke Interesse der Einheimischen lässt hoffen, dass sich auch künftige Sonderfahrten regen Zuspruchs erfreuen werden. Foto: Julian Nolte