

Dieter Frisch

DIE Harbachtalbahn

Die Geschichte einer noch nicht ganz verschwunden Schmalspurbahn



Testfahrt mit der Lok 1 „Apor“ der S.Sz.V., spätere 388.001, auf der Brücke über die Schaas bei Apold kurz vor der Betriebs-eröffnung 1989.

(Foto Sammlung Museum Agnita)

Sie galt früher als die Lebensader des Kernsiedlungsgebietes der Sachsen in Siebenbürgen. Mit der Einstellung dieser letzten Schmalspurbahn Rumäniens im Jahre 2001 schien es damit, entgegen dem Willen der Bevölkerung und zahlreicher Bemühungen um die Wiederaufnahme des Verkehrs, ganz offensichtlich aus und vorbei zu sein. Seit einigen Jahren keimt jedoch wieder Hoffnung, dass zumindest ein Teilstück der „Wusch“ dauerhaft erhalten und somit ein lebendiges Andenken an die einstige Bahnlinie von Schäßburg nach Hermannstadt bewahrt werden könnte.

SEGESVÁR–SZENTÁGOTAI VASÚT (S.Sz.V.)

Als 1895 die S.Sz.V. der Bau einer Schmalspurbahn mit Bosnischer Spurweite (760 mm) von Schäßburg (*Sighișoara*, ung. *Segesvár*) nach Ag-

netheln (*Agnita*, ung. *Szentágota*) begann, gehörte Siebenbürgen in Rumänien noch zu Ungarn und damit zur k.u.k-Monarchie Österreich-Ungarn. Die neue Bahntrasse verließ südlich von Schäßburg das Tal der Großen Kogel, um anschließend dem Flusstal der Schaas bis hinter Trappold (*Apold*) zu folgen. Daher wurde die Bahnlinie vom deutschsprachigen Teil der Bevölkerung auch „Schaaserbahn“ genannt. Vor Henndorf (*Brădeni*) schwenkte die Strecke nach einem Hügeldurchbruch in das Harbachtal (*Valea Hârtibaciului*) ein und verlief dann zumeist in der Nähe der heutigen Landstraße DJ 106 bis Agnetheln.

Aufgrund ungünstiger Witterungsverhältnisse mussten die Bauarbeiten häufig unterbrochen und die durch Hochwasser der Schaas unterspülten Streckenabschnitte immer wieder repariert werden. So zog sich der Bahnbau über drei Jahre hin. Die feierliche Eröffnung der 47 km langen, am östlichen Stadtrand des „Königlich freien Marktes Agnetheln“ endenden Strecke fand schließlich am 16. November 1898 statt. Tags darauf erfolgte die Aufnahme des regulären Betriebes. Güterverkehr bestand bereits seit Ende Mai 1898 nach Trappold und ab Ende Juli auch bis Agnetheln.

In den ersten Jahren bewältigten drei baugleiche, Cn2 Lokomotiven mit zweiachsigen Tender, die 1896 von der Firma Sigl in Wiener Neustadt mit den Fabriknummern 3896 bis 3898 geliefert wurden, den Verkehr auf der Lokalbahn.



Nr. 1 Apor	MAV 388.001
Nr. 2 Segesvár	MAV 388.002 (nicht betriebsfähig im Depot Sibiu erhalten)
Nr. 3 Szentágota	MAV 388.003

Die Lok Nr. 1 wurde nach Baron Gábor Apor - Präfekt von Schäßburg - benannt, der sich federführend für den Bahnbau eingesetzt hatte.

In der Budapester Lokschmiede *Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára* (MÁVAG) entwickelte man gegen Ende der neunziger Jahre die vierachsige Tenderlokomotive Dn2 des Typ 47 mit sehr kurzem Radstand für 760 mm. Die erste Lok „Hegen“ mit der Fabriknummer 1345, kam 1899 als viertes Triebfahrzeug zur Segesvár - Szentágotai Vasút.

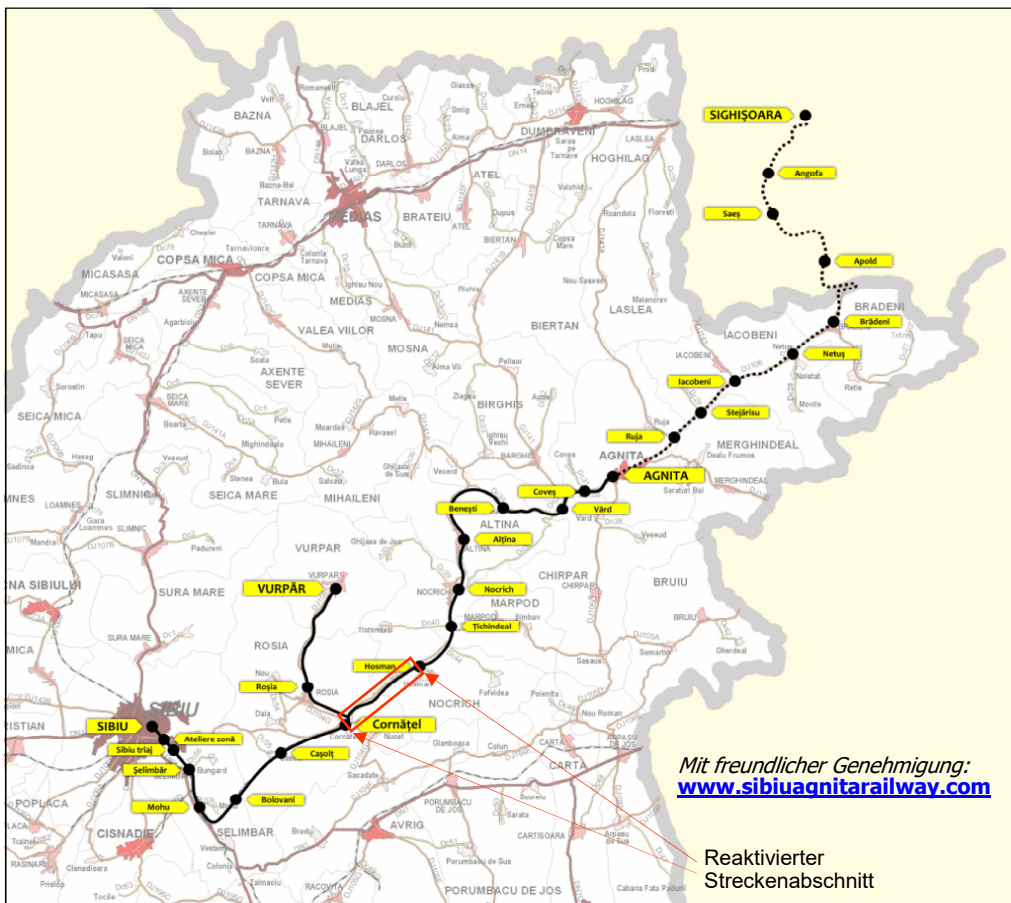
Bis 1908 führte die Lokalbahnsgesellschaft den Betrieb eigenständig, danach ging die Betriebsführung an die Ungarische Staatsbahn (MAV) über. Gleichzeitig begannen die Vorbereitungen zur Verlängerung der Strecke nach Hermannstadt (Sibiu, ung. Nagyszeben).

„DIE WUSCH“

Schon kurz nach der Eröffnung des Zugverkehrs auf der „Schaaserbahn“ gab es erste Bestrebungen, die Strecke bis nach Hermannstadt, dem Hauptort der Siebenbürgen Sachsen, zu verlängern. Es dauerte jedoch etwa zwölf Jahre, bis dieses Ansinnen in Erfüllung gehen konnte. Erst am 26. September des Jahres 1910 wurde nach zweijähriger Bauzeit unter Verantwortung der MAV die insgesamt 62 km lange Verbindung nach Hermannstadt unter großer Anteilnahme der Bevölke-

rung eingeweiht.

Der Bahnhof Harbachtal (Cornăţel, ung. *Horobăgyfalva*) war die wichtigste Station entlang der neuen Strecke. In diesem Kreuzungs- und Trennungsbahnhof zweigte die „Jägerstrecke“ (*linia vânătorilor*) in das 13 km entfernte Burgberg (Vurpăr) ab, auf der gleichfalls am Tag nach den



Lok 388.003 mit einem Personenzug Richtung Sibiu 1966 an der Haltestelle Mittelgasse in Agnita. (Foto Trevot Rowe, Sml. Museum Agnita)



Fahrtage mit einem historischen Dampfzug auf der Harbachtalbahn. Ein tolles Erlebnis für Jung und Alt. (Beide Fotos Radu Tompa)

Oft währten die 14-tägigen Arbeitseinsätze der „Freunde der Schmalspurbahn“ noch bei Einbruch der Dunkelheit.



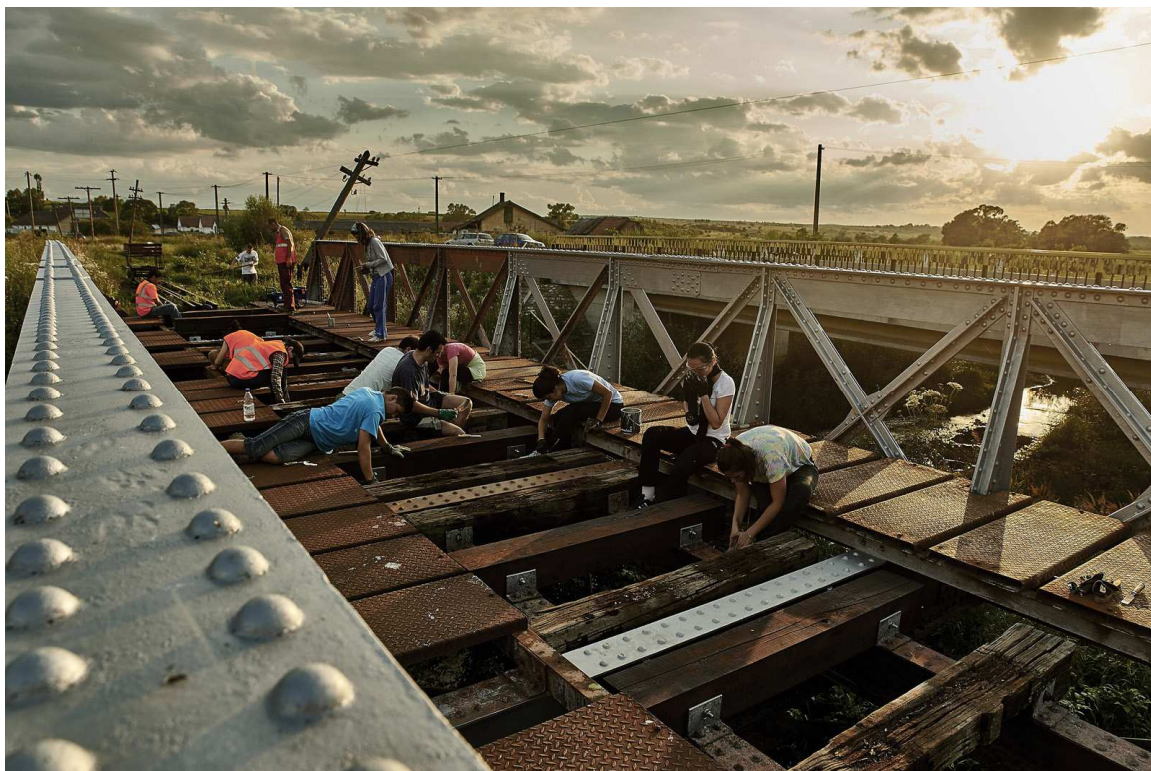


„Schienenverkehr“ der besonderen Art; so wurde zumindest der Bahnhof Cornăţel vor übermäßigem Grasbewuchs bewahrt.
 (beide Fotos: Radu Tompa)

„Schwein“ gehabt; die Tiere tummelten sich erst nach dem Arbeitseinsatz der „Freunde der Schmalspurbahn“ in Hosman auf den Gleisen der Harbachtalbahn.



Besonders gefordert waren die Aktivisten um Mihai Blotor beim Einbau neuer Schwellen auf der Brücke über einen Zufluss zum Harbach nahe Bahnhof Cornăţel. (Foto: Radu Tomba)



Einweihungsfeierlichkeiten der Betrieb eröffnet wurde. Auf Betreiben ansässiger Wald- und Grundbesitzer erbaut, diente die Trasse vorwiegend dem Holztransport aus den nahen Bergwäldern.

Die insgesamt etwa 109 km lange Hauptstrecke, deren Kilometrierung historisch bedingt in Schäßburg begann, verlief nach der Erweiterung zum größten Teil durch das Tal des Harbachs, der bei Moichen (*Mohu*) in den Zibin (*Cibin*, ung. *Szeben*) mündet. Dennoch war damals der Begriff „Harbachtalbahn“ nicht gebräuchlich. Die Sachsen Siebenbürgens nannten „ihre“ Bahn liebevoll „Die Wusch“, wobei heute niemand mehr genau sagen kann, woher dieser Begriff stammt.

Bei Kilometer 101 schwenkte die Tasse hinter Moichen (*Mohu*) zunächst auf eine aus Heltau (*Cisnădie*) kommende regelspurige Nebenbahn mittels dritter Schiene ein, um dann im weiteren Verlauf der Hauptbahnstrecke aus Kronstadt, in die auch die Nebenbahn aus Heltau mündet, per Dreischienengleis bis etwa zum Schmalspurbahnbetriebswerk zu folgen. Danach führte die Trasse eigenständig zum Hermannstädter Bahnhofsvorplatz. Auch die Station Schellenberg (*Şelimbăr*) bei Kilometer 104 verfügte über separate Schmalspurgleise.

Sieben Dn2t-Tenderlokomotiven des Typs 85 der Budapester MÁVAG (MÁV XX1e; bzw. Reihe 492) kamen auf der erweiterten Strecke zum Einsatz, wobei die vier vorhandenen Maschinen weiterhin im Dienst standen. Nach dem 1. Weltkrieg, der den vorgesehenen weiteren Ausbau der Harbachtalbahn verhinderte, musste Ungarn gemäß des Friedensvertrages von Trianon Siebenbürgen an Rumänien abtreten.

Die Betriebsführung der Schmalspurbahn ging damit an die rumänische Staatsbahn Căile Ferate Române (CFR) über. Mit Gründung der Volksrepublik Rumänien im Jahre 1948 erfolgte schließ-

lich, wie auch in anderen sozialistischen Republiken, die Verstaatlichung der Infrastruktur.

DER LANGSAME NIEDERGANG DER SCHMALSPURBAHN

Der Streckenabschnitt Sighişoara – Agnita wurde letztmalig im Kursbuch der CFR von 1963/64 ausgewiesen, der Verkehr im darauf folgenden Jahr eingestellt und anschließend die Strecke demontiert. Einige Jahre fuhren die aus Sibiu kommenden Züge noch durch die Innenstadt von Agnita bis zum östlich gelegenen Bahnhof (*gară veche*). Am 11. April 1969 wurde eine neue, westlich der Stadt gelegene Station (*gară nouă*) eröffnet, womit die Ortsdurchfahrten entfielen und sich die Strecke nach Sibiu um 4 km verringerte. Kurz darauf begann auch in Agnita der Abbruch der stillgelegten Gleise. Heute ist von der ehemals „Schaaserbahn“ kaum noch etwas zu sehen.

Auf den verbliebenen Strecken setzte die CFR nach dem Ausfall von Dampflokomotiven in den 70-iger Jahren zunehmend FAUR-Dieselloks des Typ L45H, Baureihe 87 der CFR, ein. Im Jahre 1993 wurde der planmäßige Verkehr nach Vurpăr eingestellt, wodurch auch der Bahnhof Cornăţel seine ursprüngliche Bedeutung verlor.

Die Trasse nach Vurpăr blieb jedoch erhalten und besteht - völlig zugewachsen - noch heute. Die CFR dünnte den Verkehr auf der 58 km langen Reststrecke in den folgenden Jahren nach und nach immer weiter aus, so dass schließlich mit der Auffassung des Güterverkehrs 1998 nur noch ein Zugpaar täglich zwischen Sibiu und Agnita unterwegs war. Als das letzte einsatzfähige Triebfahrzeug ausfiel, stellte die CFR am 1. September 2001 den Betrieb kurzerhand völlig ein, womit „endlich“ der Verkehr auch auf dieser letzten von ihr betriebenen Schmalspurbahn ruhte. In den folgenden Jahren wurden immer wieder Stimmen laut, die auf der relativ gut erhaltenen Strecke zumindest die erneute Aufnahme des Tou-

ristenverkehrs, wie er bereits während der letzten Betriebsjahre vorwiegend mit Dampfzügen bestand, erreichen wollten. Doch daraus wurde nichts. Zwischen Sibiu und Agnita begannen ebenfalls die Gleise zuzuwachsen. 2010 platzierte man beim Bau der um Sibiu herum führenden Autobahn schließlich noch einen der Brückenpfeiler genau auf die ehemalige Trasse, so dass diese nunmehr zwischen Mohu und Şelimbăr unterbrochen ist. Wie sollte jemals wieder Leben auf den alten Gleisen Einzug halten können?

DIE VERTANE CHANCE ZUR REAKTIVIERUNG

Die Benennung Sibius zur „Europäischen Kulturhauptstadt 2007“ beförderte im hohen Maße auch das Bestreben, die seit fast 100 Jahren bestehende Bahntrasse durch das *Valea Hârtibaciului* zu reaktivieren. Doch das erwies sich als kompliziertes Unterfangen, da unterschiedliche Tochtergesellschaften des staatlichen Eisenbahnunternehmens *Căile Ferate Române* für die Bahnanlagen (SAAF) und für das rollende Material (SFT) verantwortlich zeichnen. Ratsmitglieder des Kreises Sibiu und der Verein „Sibiu 2007“ reichten bei der SFT, die auch für den Tourismus zuständig ist, ein gemeinsames Projekt zur Wiederaufnahme der Zugverkehrs anlässlich der bevorstehenden Feierlichkeiten ein.

Im Auftrag des *Mihai Eminescu Trust* (MET) erarbeitete ein Ingenieurbüro in Cluj-Napoca eine Machbarkeitsstudie, um die breite Öffentlichkeit über das Vorhaben zu informieren. Gleichzeitig stellten der Verein „*Valea Hârtibaciului*“ sowie MET u.a. den Antrag, die Strecke von Sibiu bis Agnita unter Denkmalschutz zu stellen. Im Amtsblatt vom 14. Januar 2008 wurde die Harbachtalbahn im gesamten Streckenverlauf als nationalhistorisches Denkmal der Kategorie B eingestuft. Hingegen kam es nicht dazu, während des Jahres „Europäische Kulturhauptstadt“ Züge auf einem Streckenteil im Harbachtal verkehren zu lassen. Der Studie zufolge wäre das angesichts der nur wenige Jahre zurückliegenden Betriebseinstellung realisierbar gewesen und es gab dafür den Vorschlag, den Streckenabschnitt Caşoţ - Cornăţel zu befahren.

Der später gegründete Zweckverband einiger an der Strecke liegenden Gemeinden ging im April 2008 einen über 25 Jahre laufenden Konzessionsvertrag mit der SAAF zur Instandsetzung der Strecke ein. Doch auch dieser bewirkte keinen Aufschwung bezüglich des Erhalts der Trasse und der Bahnanlagen. Diesem Vertrag entsprechend sollte der Nutzer der Bahn ab Januar 2014 monatliche eine Gebühr von 18.180 Euro entrichten. Damit wurde jede Wiederbelebungsabsicht im Keim erstickt. Niemand konnte diese Summe aufbringen. Und wofür auch? Hatte doch die SAAF all die Jahre nichts unternommen, den Zustand der Bahnanlagen zu verbessern.

Und es sollte noch schlimmer kommen. Im August 2008 ließ die STF im Rahmen einer Verschrottungsaktion den größten Teil der einst auf der Wusch eingesetzten und in Sibiu verbliebenen Fahrzeuge vernichten. Zum Glück konnte noch die Zerstörung der historischen Dampflok verhindert werden. Darunter befand sich auch die letzte betriebsfähige „DUNA“ 764 052, die jetzt auf der Museumsbahn in Sovata zuhause ist.



Sonderzug mit Lok 764.205 im Bahnhof Cornăţel 1995 in typischer „Mixt“-Garnitur der letzten Betriebsjahre auf der Harbachtalbahn. Links im Bild ein Kesselwagenzug nach Agnita. (Foto Adrian Nicholls)

Gras wächst schneller als gedacht, die ungarische Waldbahnlok 764.243 von CFI als „Rasenmäher“. (Foto Radu Tompa)





Abendzug mit 764.243 am 17. September 2017 um 18.00 Uhr von Cornăţel nach Hosman anlässlich der 3. „Tage der Mocanita“ auf der Harbachtalbahn.

(Foto: Dieter Frisch)

DER VEREIN FREUNDE DER MOCĂNIȚA

Mihai Blotor, in Agnita geborener, leidenschaftlicher Freund der *Mocănița* - wie die Rumänen liebevoll ihre Schmalspurbahnen nennen – half bereits bei der Erstellung erforderlicher Dokumentationen zur Anerkennung der Harbachtalbahn als Denkmal. Nach der offiziellen Bestätigung gab es für den in Sibiu tätigen Webdesigner nur ein Ziel, möglichst viele Gleichgesinnte zu finden, die bereit waren, notfalls auch bei Wind und Wetter, dichtem Nebel oder sommerlicher Hitze, alle 14 Tage die Bahnanlagen in Cornăţel sowie die Gleise Richtung Hosman zu reparieren.

Bald zog ein munterer Haufen junger Leute ins Harbachtal. Niemand kannte sich wirklich mit der Eisenbahn aus, doch alle wollten „ihre“ *Mocănița* vor dem weiteren Verfall bewahren und gaben das Beste. Die Planung der Arbeitsvorhaben gestaltete sich zum Wettlauf mit der Zeit; zunehmend eroberte die Vegetation die Trasse zurück, der Zustand der Gebäude und Anlagen verschlechterte sich rasant. Im Jahre 2009 erfolgte die Gründung der „*Asociația Prietenii Mocăniței*“ - Vereinigung der Freunde der Schmalspurbahn - mit Mihai Blotor als Präsident.

Nach mehreren Jahren intensiver Arbeit organisierten diese am 26. und 27. September 2015 zum ersten Mal die „Tage der Schmalspurbahn“ (*Zilele Mocăniței*). Die Firma *Calea Ferată Ingusta SRL* (CFI) in Brad transportierte per LKW die ungarische Waldbahnlokomotive 764 243 und einen Personenwagen des MÁV-Typs Bax ins Harbachtal. Unter großem Jubel der Bevölkerung fuhr endlich wieder ein Zug auf den Gleisen der Wusch, wenn auch nur ca. 3,2 km von Cornăţel aus in Richtung Hosman.

In den folgenden Jahren ging der Kampf gegen Wildwuchs und Unkraut sowie defekte Gleise weiter. Bei den vom Autor besuchten *Zilele Mocăniței* am 16. und 17. September 2017 konnte erstmals wieder Hosman erreicht werden. Der immerhin

schon aus zwei gedeckten und einem offenen Personenwagen bestehende Zug musste noch am Wegübergang vor der Station halten, weil nur eine Weiche zum Umsetzen der 764 243 zur Verfügung stand. Im Frühjahr 2018 konnte schließlich die gesamte Station Hosman wieder hergerichtet werden, so dass die Züge wie üblich auf Gleis 1 einfahren und die Lok über Gleis 2 zurücksetzt.

STILLE AUF DER HARBACHTALBAHN

Das letzte Eisenbahnfest konnten die Freunde der *Mocănița* im Mai 2018 organisieren. Der Antrag war riesig und das Online-Reservierungssystem des Vereins nahezu überfordert. In 48 Stunden wurden alle Fahrkarten für die Veranstaltung, an der sich 1.200 Personen beteiligten, verkauft.

Angesichts des tollen Erfolges sah der Verein voller Zuversicht und Elan den 4. Tagen der Schmalspurbahn im September vergangenen Jahres entgegen. Doch dann kam plötzlich alles ganz anders. Die Eisenbahnbehörde „*Autoritatea Feroviară Română*“ (AFER) untersagte dem Verein den weiteren Bahnbetrieb auf dem reaktivierten Streckenteil der Wusch zwischen Cornăţel und Hosman. Die bisher durchgeführten Eisenbahnfahrten entsprechen nicht den gesetzlichen Vorgaben und Regularien der Behörde. Um eine Genehmigung dafür zu erwirken, sind zunächst mehrere Auflagen der Behörde zu erfüllen. So müssten beispielsweise die Instandsetzungsarbeiten an der Strecke und der Eisenbahnverkehr durch von AFER autorisierte Personen überwacht, bzw. ausgeführt werden.

Die Vereinsmitglieder, allesamt Enthusiasten, haben keine spezielle Ausbildung für den Eisenbahnbau oder den Eisenbahnbetriebsdienst. Der Verein selbst verfügt nicht über genügend liquide Mittel, um von AFER gestelltes Personal bezahlen zu können. Mit den Einnahmen aus den Fahrten wurde das von CFI geliehene Rollmaterial bezahlt. Das Wenige, das verblieb, reichte kaum, ausreichend Material und Werkzeuge für Instandsetzungsarbeiten zu kaufen. Also aus der Traum?

Die Vorgaben von AFER beziehen sich im Grunde auf die Durchführung des regelspurigen Eisenbahnbetriebes. Für den vereinfachten Betriebsdienst auf schmalspurigen Museumsbahnen liegen bislang keine speziellen Regelungen vor. Der Verein kämpft gegenwärtig um die Anerkennung der besonderen Bedingungen seiner Tätigkeit an der Harbachtalbahn und strebt eine Ausnahmevereinbarung mit AFER an, um den Eisenbahnbetrieb auf dem aufgearbeiteten Streckenabschnitt der Wusch fortführen zu können. Noch ist nicht klar, wie das ausgehen wird. Es bleibt der *Asociația Prietenii Mocăniței* viel Kraft, Mut und Hartnäckigkeit zu wünschen, damit nicht Wirklichkeit wird, was Dennis Yücel im Beitrag zu seinem Besuch im Harbachtal vor ein paar Jahren titelte „Es fährt kein Zug nach nirgendwo“. ◀



Touristenzug mit Resita 764.155 am 9. Juni 1995 zwischen Benești und Alțâna. (Foto: Jim Ballantyne)

Und ein weiterer Touristenzug im Jahr 1999 zwischen Cașolț und Cornățel (Foto: Werner und Hansjörg Brutzer, SBZ)

