

# Schmalspurbahnen

Anfang der 1990er Jahre verkehrten in Rumänien noch viele Schmalspurbahnen. Zum damaligen Zeitpunkt hatte das Schmalspurnetz der CFR eine Ausdehnung von etwa 375 km. Außerdem waren etliche Industrie- und Waldbahnen in Betrieb. In Bergbaugebieten gab es ebenso zahlreiche Grubenbahnen.



Der starke Rückgang der Industrieproduktion, Fabrikschließungen sowie die zunehmende Umstellung auf Straßentransport führten schon wenig später zu umfangreichen Streckenstilllegungen. Heute findet regulärer Güterverkehr nur noch auf drei Schmalspurbahnen statt. Umso erfreulicher ist es, dass einige Linien als Touristenattraktion erhalten geblieben sind. Diese landläufig als »Mocanița« bezeichneten Bahnen verkehren überwiegend in Urlaubsregionen und werden besonders unter den einheimischen Feriengästen immer beliebter.

## FAHRZEUGPARK Dampflokomotiven

Abgesehen von der aus Österreich stammenden 762.209 kommen auf den rumänischen Schmalspurbahnen ausschließlich Maschinen mit vier angetriebenen Achsen zum Einsatz. Obwohl es sich teilweise um unterschiedliche Bauarten handelt, sind sämtliche Loks unter der Baureihenbezeichnung 764 zusammengefasst. Die ersten beiden Ziffern stehen für die Spurweite von 760 mm und die dritte Zahl für die Anzahl der Kuppelachsen. Zum überwiegenden Teil werden die Touristenzüge mit dem von der Lokfabrik Reșița nachgebauten MÁVAG-Typ 70 bespannt. Um enge Kurvenradien befahren zu können, haben die Dn2t-Maschinen (Leistung: 150 PS) Klien-Lindner-Hohlachsen an der ersten und vierten Kuppelachse.

Mehr als 230 Exemplare davon wurden zwischen 1951 und 1959 hergestellt. Das Haupteinsatzgebiet waren die Strecken der staatlichen Waldbahnverwaltung (Căile Ferate Forestiere, kurz: CFF). Auch auf den Industrieschmalspurbahnen der CFI (Căile Ferate Industriale) führen die robusten Vierkuppler in größerer Stückzahl. Mehrere Waldbahnstrecken, auf denen der Holzverkehr eingestellt wurde, sind der CFI übergeben worden. Schon aus diesem Grund gab es zwischen beiden Bahnverwaltungen einen regen Fahrzeugtausch. Außerdem wurden einige Loks später an die CFR abgegeben.

Bei der CFF erhielten die Reșița-Maschinen die Nummern 764.366 bis 395 und 764.408 bis 493. Die Bahnbetreiber CFF, CFI und CFR hatten allerdings voneinander unabhängige Nummernsysteme, sodass viele Betriebsnummern doppelt und manchmal sogar dreifach vergeben wurden. Bei der CFI wurde ein Teil der Loks als 764.001 bis 023 und 764.411 bis 435 bezeichnet. Manche Industrieschmalspurbahnen nummerierten ihre Triebfahrzeuge auch fortlaufend ab Lok 1, 01 oder 001. Vom Traktorenwerk Reghin, das früher auch Hauptuntersuchungen an den Wald- und Industrieschmalspurloks durchführte, wurden zwischen 1982 und 1987 noch einmal zwölf Exemplare als 764.001 und 764.402R bis 412R nachgebaut. Während der 1990er Jahre sind einige Maschinen ins Ausland an diverse Bahnmuseen und Schmalspurbahnen verkauft worden. In Österreich, der Slowakei, Tschechien und Ungarn bespannen diese nun auf mehreren Strecken Nostalgiezüge.

Ebenso beschaffte die CFR nach dem Zweiten Weltkrieg für ihre Schmalspurbahnen einige Dampflokomotiven. 1949 lieferte Chrzanów als 764.050 bis 059 ähnlich wie die Px48 der PKP (Dh2, abweichend mit zweiachsigen Tender, Leistung: 180 PS) aufgebaute Maschinen. Von der Lokfabrik »23.August« (zuvor Malaxa, später FAUR) wurden im selben Jahr die 764.151 bis 160 (Dn2t, Leistung: 150 PS) hergestellt. Ein Jahr später wurden baugleiche Maschinen als 764.356 bis 365 von der CFF beschafft. Zeitgleich entstanden bei der Lokfabrik »23.August« die wesentlich leistungsstärkeren 764.201 bis 209 (Dh2, Leistung: 450 PS). Derzeit ist von den drei Typen jeweils ein Exemplar betriebsfähig.

## Diesetriebfahrzeuge

Von der Lokfabrik FAUR/»23.August« sind zwischen 1966 und 1987 unter der Werksbezeichnung L35H bzw. L45H insgesamt 386 Schmalspurdieselloks mit Mittelführerstand (B'B'-dh, Leistung: 331 kW,  $v_{\max}$ : 40 km/h) für das In- (Spurweiten:

(◀ Bild linke Seite:) Hin und wieder verkehren auf der Waldbahn Vișeu de Sus wie in alten Zeiten für Bahnfotografen Produktionszüge mit Dampftraktion.

Um genügend Zeit für Fotohalte zu haben, ist am 24.9.2014 mit der 764.408 (R) nicht die Gesamtstrecke, sondern nur der Abschnitt von Vișeu de Sus bis Șuliguli befahren worden.

Allerdings sind derartige Aktionen im Normalfall nur in der Nebensaison möglich. Während der Ferienzeit werden sämtliche betriebsbereiten Dampfloks für die Bespannung der Touristenzüge benötigt.

(Alle Fotos, sofern nicht anders angegeben: Bertram Frenzel)



Die letzten aktiven Dreikuppler auf den Waldbahnen waren 763.193 und 763.247. Da auf der am 6.8.1993 in Moldovița abgelichteten 763.193 nur wenig Platz für das Brennmaterial zur Verfügung stand, ist immer ein Zusatztender mitgeführt worden.

Am 12.5.2001 konnten beide L18H in Vișeu de Sus im Einsatz angetroffen werden. Die links zu sehende L18H-001 fuhr nach der Inbetriebnahme auf der Waldbahn Stâlpeni und die L18H-003 rechts davon rangierte im Sägewerk in Târgu Jiu.



760 und 790 mm) und Ausland (Spurweiten: 750, 760, 785 und 1000 mm) hergestellt worden. Die L35H haben im Gegensatz zu den später gelieferten L45H ein rundes Dach und andere Vorbauten.

Von der CFR wurden 48 Exemplare beschafft. Zunächst sind diese als 040-D45H und nach Einführung der Computernummern unter der Baureihe 87 geführt worden. Da die Maschinen keine Zugheizung besitzen, musste im Winter bei Reisezügen eine Dampflok zur Wagenheizung mitgeführt werden. Erst später übernahmen Heizkesselwagen diese Aufgabe. Weitere 90 Stück (L35H: 001-017, 021-024, 027 und 028 sowie L45H: 031-097) kamen bei den Industrieschmalspurbahnen sowie in äußerst geringem Umfang auch bei Waldeisenbahnen zum Einsatz.

Zur Waldbahn Moldovița gehörte auch dieser Dieseltriebwagen. Am 5.3.1997 wartet das Fahrzeug vor dem zweistöckigen Lokschuppen im Waldbahndepot auf den nächsten Einsatz.



Um 1990 wurden mit diesem Fahrzeugtyp die Schmalspurbahnen der CFR vollständig und die der CFI zum überwiegenden Teil betrieben. Im Gegensatz dazu hat die CFF an der Dampftraktion weitgehend festgehalten. Die Waldbahnen hatten nur leichtes Schienenprofil, begrenzt tragfähige Brücken und vielfach eine schlechte Gleislage. Die L35H/L45H waren in der Regel zu schwer für diese Strecken oder es hätte für einen störungsfreien Betrieb die Infrastruktur komplett überarbeitet werden müssen. Als in den 1990er Jahren viele Schmalspurbahnen stillgelegt wurden, begann zum Teil schon wenig später die Verschrottung des Rollmaterials. Mehrere nicht mehr benötigte L45H wurden allerdings ins Ausland verkauft und gelangten unter anderem zu Schmalspurbahnen in Sachsen, Frankreich, Österreich und Serbien.

Geeigneter für den einfachen Oberbau waren die vom selben Hersteller produzierten Typen L18H (C-dh, Leistung: 132 kW) und L30H (C-dh, Leistung: 257 kW). Es wurden jedoch fast alle Fahrzeuge exportiert und nur wenige sind 1982/83 an die CFF (L18H-001 und 003) und CFI (L30H-001 bis 003) geliefert worden. Erst vor einigen Jahren wurde der Einsatz der L18H auf der Waldbahn Vișeu de Sus beendet.

Die L30H sind schon in den 1990er Jahren ausgemustert worden. In größerer Stückzahl beschaffte die Forstindustrie den speziell für Waldbahnen entwickelten Typ LDI 12 (D-dm, Leistung: 88 kW). Das Fahrwerk ist nahezu unverändert von Reșița-Schmalspurloks übernommen worden und hatte ebenfalls Klien-Lindner-Hohlachsen. Allerdings waren Antriebstechnik und Fahreigenschaften nicht zufriedenstellend, sodass von 1963 bis 1967 lediglich 17 Exemplare gebaut wurden. Die CFF setzte die LDI 12 nur für kurze Zeit vorzugsweise im Rangierbetrieb ein und schon bald erfolgte die



Der von 1906 bis 1950 gefertigte MÁVAG-Typ 70 war Vorbild für die ab 1951 in Reșița und später auch in Reghin produzierten Schmalspurmaschinen. Auch die CFF hatte etliche MÁVAG-Lokomotiven im Bestand. Die am 23.8.1991 auf der Waldbahn Vișeu de Sus fotografierte 764.355 stammt aus der letzten Bauserie und wurde erst 1949 in Betrieb genommen.

Verschrottung oder die Weitergabe an Industrieschmalspurbahnen. Ferner baute die Firma UNIO aus Satu Mare eine Vielzahl an Feldbahn- und Grubenlokomotiven. Eine davon kann beispielsweise auf der Parkeisenbahn in Baia Mare im Betrieb erlebt werden.

Auf zahlreichen Waldbahnen waren Motordraisinen und vereinzelt auch Triebwagen im Einsatz. Die Draisinen wurden in der Regel aus Straßenfahrzeugen umgebaut. Ab der Jahrtausendwende gelangten aus dem Ausland verschiedene zweiachsige Schmalspurdieselloks nach Rumänien. Von den ÖBB konnten zusätzlich ausgemusterte Bahndienstfahrzeuge vom Typ X626 (B-dm, Leistung: 74 kW,  $v_{max}$ : 50 km/h) übernommen werden. In der Bahnwerkstatt Crișcior wurden diese von Regel- auf Schmalspur umgebaut.

**ERHALTENE SCHMALSPURBAHNEN Industrieschmalspurbahnen**

- Fieni - Pucheni (15 km): Diese Bahn befördert Kalkstein vom Steinbruch Pucheni zum Zementwerk in Fieni. Auf der landschaftlich reizvollen Strecke findet im Normalfall Mehrzugbetrieb statt.
- Lonea - Petrița (5 km): Diese Bahn dient dem Kohletransport und hat abweichend eine Spurweite von 790 mm. Es kommen hier ebenfalls L45H vor Selbstentladewagen zum Einsatz.
- Govora - Bistrița (44 km): Im September 2019 musste das Sodawerk in Fieni schließen und folglich endete auch der Bahnbetrieb. Vier L45H wurden erst wenige Jahre zuvor mit Dieselmotoren von Caterpillar ausgerüstet. Unverändert wird die Schmalspurbahn befahr-

Mehrere von den ÖBB ausgemusterte Motorbahnwagen vom Typ X626 wurden in der Bahnwerkstatt Crișcior zu Schmalspurfahrzeugen umgebaut. Diese drei X626 sind für die Steyrtalbahn in Oberösterreich bestimmt. (18.9.2014)

**Wagenpark**

Die beiden Industrieschmalspurbahnen verwenden Selbstentladewagen. Im Unterschied dazu gibt es auf der Waldbahn Vișeu de Sus wesentlich vielfältigeres Wagenmaterial: Drehschemel (Holztransport), Personenwagen (Beförderung der Waldarbeiter und anderer Beschäftigter), verschiedene Transportwagen (für Forstraktoren, Gleisbaumaterial und Nutztiere) sowie Kesselwagen (Kraftstoff für die Forstraktoren). Als vor mehr als 15 Jahren begonnen wurde, verstärkt Touristenzüge auf den Schmalspurbahnen einzusetzen, waren zunächst nur wenige geeignete Fahrzeuge vor Ort vorhanden. Der Verein »Hilfe für die Wassertalbahn«, später »Ostgleis«, konnte die Übernahme von gut erhaltenen Personenwagen aus der Schweiz vermitteln und auch finanzieren. Zahlreiche weitere Wagen hat die Firma C.F.I. Crișcior gebraucht aus dem Ausland erworben, in der eigenen Werkstatt aufgearbeitet und für den Nostalgieverkehr entsprechend umgebaut.





Die regulären Produktionszüge der Waldbahn Vișeu werden heute mit ehemaligen CFR-Dieselloks der Reihe 87 befördert. Hier ist 87-0033 am 29.9.2014 auf der Bergfahrt beim Halt in Faina zu sehen.

Es war ein Montag und viele Forstarbeiter fuhrten mit der Bahn zu ihren Arbeitsstellen. Deshalb führte dieser Zug auch einen zweiten Personenwagen mit.

Durch den Diesellok-einsatz konnte der Waldbahnbetrieb erheblich beschleunigt werden. Beispielsweise sind die zeitintensiven Halte zum Ausschlacken oder Wasserfassen nicht mehr notwendig.

bar gehalten und eine Wiederinbetriebnahme ist nicht völlig ausgeschlossen.

Brad - Crișcior (6 km): Der reguläre Güterverkehr wurde bereits 1998 eingestellt. Die Strecke und auch die Bahnwerkstatt am Streckenendpunkt gehören zur Firma Calea Ferată Îngusta, kurz C.F.I. Schon länger werden in Crișcior Hauptuntersuchungen an den Schmalspurdampfloks durchgeführt. Vor allem hat sich aber das Werk auf den Fahrzeugumbau spezialisiert.

Häufig werden von der C.F.I. aus dem Ausland ausgemusterte Fahrzeuge aufgekauft, danach neu aufgebaut und an den künftigen Verwendungszweck angepasst. Zu den Kunden zählen überwiegend Museumsbahnen und Gleisbaubetriebe. Im Betriebsgelände stehen als Arbeitsvorrat aus verschiedenen Ländern stammende Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven, Triebwagen sowie Güter- und Personenwagen. Darüber hinaus werden von der C.F.I. Touristenzüge (Info: [cfi.ro/2\\_5Railways-Timestable.html](http://cfi.ro/2_5Railways-Timestable.html)) auf den Strecken Brad - Crișcior, Câmpeni - Abrud und Moldovița - Argel angeboten.

Neben mehreren zweiachsigen Dieselloks und den X626-Draisinen gehören folgende Dampfloks zum Betriebspark: 762.209 (Bn2, Krauss Linz 1917; ex Böhler Kapfenberg), 764.159 (ex CFR), 764.243 (Dn2t, MÁVAG 1911; ex CFF), 764.423 (ex CFI), 764.431 (ex CFI), 764.404R (ex CFF) und »Crișcior 5« (Dn2t, Reșița 1957).

In Crișcior sind in den verschiedenen Werkhallen und im Freigelände 764.160 (ex CFR), eine Ellok der Papierfabrik Bușteni (Bo'Bo', Spurweite: 700 mm, AEG 1907), mehrere Reșița-Schmalspurdampfloks, L45H, diverse UNIO-Loks sowie zwei LDI 12 abgestellt. Stillechte Fotogüter-

züge können mit der Lok »Crișcior 5« und einigen Selbstentladewagen gefahren werden.

**Ehemalige Staatsbahnschmalspurbahnen Strecke Sibiu - Agnita:** Auf dem Streckenteil von Cornățel nach Hosman (8 km) findet Touristenverkehr (Info: [sibiuaunitaryrailway.com](http://sibiuaunitaryrailway.com)) statt. Dafür stehen dem engagierten Eisenbahnverein mehrere Wagen und die als L12H-001 bezeichnete zweiachsige Deutz-Diesellok zur Verfügung. Die ehemalige Denkmallok 764.158 soll wieder in Betrieb genommen werden. Momentan muss sich für die regelmäßig im September stattfindenden Dampfsonderfahrten eine Maschine der C.F.I. geliehen werden.

**Netz Târgu Mureș:** Am Ausgangspunkt der inzwischen weitgehend abgebauten Schmalspurstrecken sind die Dampflokomotiven 764.155 und 764.205 sowie mehrere Wagen abgestellt. Betriebsbereit ist 764.205, die auf einem kurzen Gleisstück eingesetzt werden kann. Um den noch existierenden Abschnitt Râciu - Teaca (34 km) kümmert sich ein Eisenbahnverein (Info: [mocanitatransilvaniei.ro](http://mocanitatransilvaniei.ro)) und befährt diesen mit Draisinen. Die Dampflok 764.053 ist nicht mehr einsatzfähig und steht zusammen mit zwei Personenwagen in Teaca. Regelmäßigen Touristenverkehr gibt es nur zwischen dem Kurort Sovata und Campu Cetății (14 km, Info: [mocanitasovata.ro](http://mocanitasovata.ro)). Vorhanden sind: 764.052, 764.055 (nicht betriebsfähig), L45H-078, eine Motordraisine und mehrere Personenwagen. Im Normalfall werden die Züge mit 764.052 bespannt.

**Strecke Turda - Abrud:** Schon seit etlichen Jahren führt die C.F.I. zwischen Cămpina und Abrud (10 km) Nostalgieverkehr mit Dampftraktion durch. Die Fahrzeuge dafür werden in der Regel erst zu Saisonbeginn auf einem Sattelschlepper von Crișcior nach Abrud überführt und im Herbst wieder auf dem Stra-

ßenweg zurück gebracht. In Câmpina ist außerdem die ehemalige CFF-Lok 764.402R zusammen mit einigen Wagen als Denkmal aufgestellt. Zusätzlich sind in der letzten Zeit von einem anderen Betreiber auf dem Abschnitt Lunca Arieşului - Sălcia de Jos (6 km) Ausflugszüge mit einer zweiachsigen Schöma-Diesellok angeboten worden.

### Waldeisenbahnen

**Waldbahn Covasna/Comandău** (10 km): Letztmalig 2019 verkehrten Touristenzüge. Es wurde in Covasna vom Hotel Clermont bis Siclău (3 km), der ehemaligen Talstation der Standseilbahn, sowie von Comandău aus ein Stück Richtung Holom-Pass (insgesamt 7 km) gefahren. Der Zugbetreiber war die C.F.I. aus Crişcior. Leider haben die lokalen Eigentümer der Bahnanlagen kein Interesse an einer weiteren Zusammenarbeit mit der C.F.I. und sind auch selbst nicht in der Lage, Zugverkehr durchzuführen. Bereits vor etwa zehn Jahren wurden ehemalige Fahrzeuge der CFR erworben. Die in Siclău im Freien abgestellten Wagen sowie die drei Loks der Reihe 87 in Comandău befinden sich inzwischen in einem äußerst schlechten Allgemeinzustand. Die früher auf der Waldbahn eingesetzten Dampfloks sind übrigens noch vollzählig. Im Lokschuppen in Comandău stehen 763.247 (2'Cn2t, Krauss München 1916), 764.379 und 764.455. In Covasna am Hotel Clermont sind 764.001 und 764.405R als Denkmalloks vorhanden.

**Waldbahn Moldoviţa** (13 km): Die C.F.I. betreibt die von Moldoviţa nach Argel führende Museums-waldbahn. Diese Bahn befindet sich in einer beliebten Ferienregion und besonders zur Urlaubszeit sind die Züge sehr stark frequentiert. Eine Ver-

längerung der derzeitige Strecke bis zum Kloster in Vatra Moldoviţei ist konkret geplant. Dort wurde bereits 764.403R mit einigen Wagen als Denkmal aufgestellt. Für Fotosonderfahrten stehen in Moldoviţa Drehschemel, ein Hilfstender und originale Dienstwagen bereit.

**Waldbahn Vişeu de Sus** (44 km): Auf der bis Coman führenden Hauptlinie (41 km) und der Zweigstrecke nach Ştevioara (3 km) findet rege Holzabfuhr statt. Planmäßiger Touristenverkehr (Info: [mocanita-maramures.com](http://mocanita-maramures.com)) wird nur auf dem unteren Teil zwischen Vişeu de Sus und Paltin durchgeführt. Allerdings können Züge weiter in Richtung Coman gechartert werden.

Folgende Dampfloks sind einsatzbereit: 764.211 (Dn2t, O&K 1910), 764.421, 764.435, 764.449, 764.469, 764.480 und 764.408 (R). Ehemalige CFR-Dieselloks der Reihe 87 bespannen die Holz-züge und kommen gelegentlich vor Touristenzügen zum Einsatz. Die kleinen Siedlungen an der Waldbahn können nur über die Schiene versorgt werden und dafür sind verschiedene Draisinen vorhanden.

Weiterhin werden am Besucherparkplatz in Vişeu de Sus folgende Fahrzeuge präsentiert: die CFF-Dampfloks 763.193 (Cn2t, Krauss Linz 1921), 764.313 (Dn2t, MÁVAG 1921) und 764.484, die CFR-Dampfloks 764.050 und 764.206, ein Dieseltreibwagen, diverse Draisinen und die Ellok 1099.012 (ex ÖBB). Auf dem nicht öffentlich zugänglichen Gelände stehen neben ausgemusterten Reşiţa-Maschinen und L45H die Dieselloks L18H-001, L18H-003 und L35H-024 sowie mehrere Dieseltreibwagen. ◀



Die Dampflok »Crişcior 5« bespannt am 18.9.2014 auf der Industrieschmalspurbahn Brad - Crişcior einen aus Selbstentladewagen bestehenden Fotogüterzug. Diese Strecke diente bis 1998 dem Kohletransport vom Staatsbahnhof zum Kraftwerk in Crişcior.

Im Regelfall fand früher nur im Winterhalbjahr Dampflokbetrieb statt. In der warmen Jahreszeit wurde weniger Kohle befördert und diese Zugleistungen übernahmen dann Dieselloks (wechselweise Typ LDI 12 oder L45H).



▲ 87-0047 ist mit P 4903 (Târgu Mureș - Miheșu de Câmpie) am 28.2.1997 kurz hinter Berghia aufgenommen worden. Der Heizkesselwagen wurde immer hinter dem Triebfahrzeug eingereiht. ▼ Nach der Stilllegung der Waldbahn Rastolița wechselte 764.437 zur Waldbahn Câmpu Cetații und kam hier noch einige Jahre zum Einsatz. (6.3.1997)





▲ Am Wochenende 10./11.9.2022 verkehrte vor den Nostalgiezügen zwischen Cornațel und Hosman die erst vor wenigen Monaten aufgearbeitete 764.159 der C.F.I. Crișcior. (Foto: Radu Tompa) ▼ Von der Waldbahn Vișeu de Sus wurden zwei Personenwagen zu Schlepptriebwagen umgebaut. Hier erreicht ein solches Gefährt zusammen mit einem Sommerbeiwagen den Bahnhof Valea Scraței. (4.6.1996)





Bertram Frenzel und Heiko Rüdiger

# Eisenbahnmuseen und Denkmallokomotiven

Landesweit sind etwa hundert regelspurige Dampfloks erhalten geblieben. In den 1990er Jahren wurden speziell für Sonderzüge von der CFR noch einmal einige Maschinen betriebsfähig aufgearbeitet. Leider ist heute davon keine einzige Lok mehr einsatzbereit. Im Moment kann in Rumänien Dampfbetrieb nur auf den Schmalspurbahnen erlebt werden.

## DIE LETZTEN DAMPFLOKEINSÄTZE

Bei der CFR ist bereits Anfang der 1980er Jahre der reguläre Streckeneinsatz von Dampflokomotiven weitgehend beendet worden. Trotzdem waren danach noch etliche Maschinen der Reihen 50.100, 150.000, 150.1000 und 230.000 betriebsbereit. Auf vielen größeren Bahnhöfen wurde weiterhin mit Dampftraktion rangiert. Nur sehr vereinzelt sind Übergabezüge bespannt worden. Einsätze vor Bauzügen und Heizlokdiensie hat es dagegen relativ häufig gegeben. Darüber hinaus waren in den meisten Betriebswerken und auf ausgewählten Bahnhöfen zahlreiche Dampfloks als strategische Reserve abgestellt. Sämtliche Loks hatten Ölzusatzfeuerung. Wegen schlechter Brenneigenschaften war die in Rumänien geförderte Steinkohle nur eingeschränkt für die Befuerung von Dampflokomotiven geeignet. Deshalb wurden Kohle und Öl gemischt verbrannt, wobei das Öl dann wie ein Brandbeschleuniger wirkte. Bei Baureihen ohne Ölzusatzfeuerung, oder wenn ausnahmsweise kein Öl verfügbar war, ist teilweise Holz zur Feuerentfaltung verwendet worden.

Nach 1990 rangierten nur noch sehr wenige 50.100. 1994 kam als letzte CFR-Dampflokom die 50.852 des Depoul Satu Mare im Grenzbahnhof Halmeu zum Einsatz. 1997 halfen wegen akuter Kraftstoffknappheit noch einmal kurzzeitig 50.100 im Rangierdienst aus. Ungefähr zur selben Zeit wurde auch mit der Verschrottung der vielen abgestellten Dampflokomotiven begonnen.

Am 25.3.1997 wurde von der Möbelfabrik in Covasna die Tenderlok 131.059 als Werklok eingesetzt. Links im Hintergrund rangiert N3-404 auf den Anschlussgleisen des Sägewerkes. Am selben Tag war 764.405R auf der Waldbahn Covasna in Betrieb.

(Foto: Bertram Frenzel)



Die allerletzte aktive Staatsbahnmaschine war jedoch die Tenderlok 131.059. Erst Ende der 1990er Jahre wurde die im Verschub in der Möbelfabrik Covasna eingesetzte Maschine ausgemustert. Außerdem war in Covasna im Sägewerk bis zur Jahrtausendwende der Borsig-Dreikuppler N3-404 in Betrieb. Auch manche der von 1952 bis 1961 in Reșița hergestellten Industriebahndampfloks mit den Achsfolgen Cn2t und 1'Dh2t h fuhren ebenfalls verhältnismäßig lange. Das letzte Exemplar der Cn2t-Bauart wurde bis Mitte der 1990er Jahre im Sägewerk in Vișeu de Sus eingesetzt. Diese Lok rangierte nicht nur auf dem Werksgelände, sondern beförderte auch Übergabezüge auf der zum CFR-Bahnhof führenden Anschlussbahn.

Ab 1995 versuchte die CFR, mit Dampfsonderzügen Geld zu verdienen. Zu Streckenjubiläen und ähnlichen Anlässen wurden Nostalgiefahrten für das einheimische Publikum angeboten. Deutlich höheren Gewinn sollten aber mehrtägige Rundfahrten für zahlungskräftige Reisegruppen aus dem Ausland bringen. Für diese Zwecke wurden sogar Maschinen von den schon länger ausgeschiedenen Baureihen 50.000, 140.100, 142.000 und 2200/231.000 betriebsfähig aufgearbeitet. An verschiedenen Standorten standen nun Dampfloks für Nostalgiezüge bereit.

Es handelte sich um folgende Fahrzeuge, wobei nicht alle davon zeitgleich einsatzbereit waren:

- Adjud: 50.402
- Arad: 142.044, 230.142, 230.516
- Dej: 150.139, 230.299
- Iași: 230.098
- Oravița: 50.065
- Pașcani: 50.681
- Petroșani: 230.214
- Ploiești: 150.025
- Sibiu: 50.451, 50.497, 140.117, 150.1105, 230.224, 231.065

Sehr oft verkehrten Dampfzüge auf den von Sibiu ausgehenden Strecken. Die 50.065 wurde relativ häufig zwischen Oravița und Anina eingesetzt. Auf der 1863 eröffneten Gebirgsbahn ist die Reihe 50.000 bis Anfang der 1980er Jahre planmäßig gefahren. Mehrfach waren auch Sonderzüge zwischen Cluj-Napoca und Oradea unterwegs. Die durch das eindrucksvolle Tal des Crișul Repede verlaufende Hauptbahn ist bei Bahnphotografen ausgesprochen beliebt.

Viele der mehrtägigen Veranstaltungen für westeuropäische Dampflokkfreunde beinhalteten auch eine Befahrung der Linie von Salva über Vișeu de