



Ein beeindruckender Punkt der Strecke: In Kastenholz geht es mitten durch die Hinterhöfe des Ortes. Sonderzüge – wie dieser mit 764.155 im Frühjahr 1994 – erregten hier stets die Aufmerksamkeit der Anwohner. Die Lokführer wussten, dass hier spezielle Aufmerksamkeit gefragt war. (Hans Hufnagel)



Bahnhof Kastenholz mit Diesellok 87-0011 und Dampflokomotive 764.155 als Heizlokomotive im November 1992. (Șerban Lacrițeanu)



Blick auf die Einfädelung der Schmalspurstrecke in die Hauptstrecke. Etwa 300 Meter vor dem Schmalspurbetriebswerk in Hermannstadt fädelt die „kleine Bahn“ wieder aus. Die Dreigleisigkeit ist in vollem Umfang erhalten. (Șerban Lacrițeanu)



Unterführung unter der CFR-Hauptstrecke bei Moichen im Frühjahr 1994. Zwischen Moichen und Hermannstadt verlaufen Schmalspurstrecke und Hauptstrecke als Dreischienengleis. (Hans Hufnagel)



Die Einfädelung in die Strecke Hermannstadt – Kronstadt (KBS 200) der „großen Eisenbahn“ bei Moichen im Jahre 1992: Eine praktische und ressourcenschonende Lösung für die letzten sieben Kilometer der Kleinbahnstrecke. 764.205 wirkt bescheiden neben den Malaxa-Triebwagen. Noch stehen beide Spurweiten nebeneinander ... (Șerban Lacrițeanu)



Von Schellenberg (Șelimbar) aus sind es noch fünf Kilometer bis zum Streckenende in Hermannstadt. Anlässlich einer Sonderfahrt mit der CFR-Baldwin-Dampflok 140.117 von 1920 kommt es zu einem bemerkenswerten Treffen am Empfangsgebäude des Bahnhofs: Schmalspurlok 87-0017 tritt bescheiden in den Hintergrund ob der „großen Schwester“. (Hubert Königer)

Dampflok 764.205 fährt 1992 auf dem Damm der „großen Bahn“ am Friedhof von Schellenberg vorbei. Der Symbolcharakter dieses Bildes liegt nahe: Ein geflügeltes Wort besagt, es gebe zwei Arten des „Sachsensterbens“: Ein Teil stirbt den natürlichen Tod, und ein anderer Teil wandert aus. Doch inzwischen kehren viele bereits wieder zurück ... (Joachim Stübben)



Und dann fädelt die Strecke kurz vor Erreichen ihrer Endstelle – von einem Endbahnhof zu sprechen, fällt schwer – wieder aus, führt zwischen „großer Bahn“ und dem Schmalspur-Betriebswerk entlang bis kurz vor das Empfangsgebäude des Hermannstädter Bahnhofs. Im Spätsommer 1999 ist 87-0017 mit ihrem Dreiwagenzug gerade am Betriebswerk vorbeigefahren und wird in wenigen Augenblicken den Endbahnsteig erreichen. Das Betriebsgelände war stets eine beliebte Abkürzung für die Bewohner eines nahen Wohngebietes. 1999 standen hier bereits schier endlose Reihen zerfallender Güterwagen. (Andreas Mausolf)



Übersicht des Streckenendes vor dem Hermannstädter Bahnhof im Winter 2000. Hier pulsierte einmal das Kleinbahnleben. Die letzten Jahre sahen hier noch zweimal am Tag eine Zugleistung. Der Vergleich mit

den Bildern auf Seite 36 und 51 könnte drastischer nicht sein ... (Andreas Mausolf)

21. Mangelnde Perspektiven

Das Angebot der Bahn wurde weiter zusammen gestrichen. Wies der Fahrplan nach 1969 zunächst noch drei Zugpaare aus, von denen eines noch immer auf der Flügelbahn ab Härwesdorf nach Burgberg unterwegs war, so änderte sich dies in den 90er Jahren. Die Flügelbahn – deren Hauptaufgabe im forstwirtschaftlichen Verkehr lag – verlor schließlich mehr und mehr an Bedeutung und sah im Frühjahr 1993 die letzten Züge. Im Fahrplan von 1993/94 – der direkt auf die Schließung der Strecke nach Burgberg folgenden Fahrperiode – sind noch zwei Zugpaare verzeichnet, die durchgehend von Hermannstadt nach Agnetheln und zurück verkehren, zu denen eines morgens von Härwesdorf nach Hermannstadt und abends in Gegenrichtung hinzukommt. Ab 1997 schließlich verkehrte nur noch ein Zugpaar über die gesamte Strecke, sogar die „halben“ Leistungen von bzw. bis Härwesdorf waren

gestrichen worden. In diesem Zustand überdauerte der Betrieb auf der Strecke bis zum Ende im Herbst 2001. Letztmalig im Kursbuch der CFR war die Strecke in der Fahrperiode Juni 2001 bis Dezember 2002 verzeichnet, ohne allerdings das Jahr 2002 noch zu erreichen.

Der grundlegende Wandel wirtschaftlicher Strukturen und gesellschaftlicher Verhältnisse nach dem Sturz der Ceaușescu-Diktatur stellte das Land vor große Herausforderungen. Versorgungsstrukturen, Vertriebswege und Beförderungsmodalitäten änderten sich zunehmend. Das Güterverkehrsaufkommen der Schmalspurbahn brach Anfang der 90er Jahre ein, zunehmend blieben nun auch notwendige Maßnahmen an der Infrastruktur aus. Das abnehmende Interesse der CFR an dieser Strecke schlug sich immer mehr auch im äußeren Erscheinungsbild nieder. Ein offensiver Versuch, die Bahn unter den neuen wirtschaftlichen Verhältnissen und Zielen

Mersul trenurilor 31 mai 1992 - 22 mai 1993
 letzter Fahrplan mit Zweigstrecke Vurpar

SIBIU — CORNĂȚEL — VURPĂR Hm. — AGNITA (linia îngustă)

Mixt 2022	Mixt 2024	Mixt 2022	Km	204	Mixt 2021	Mixt 2021	Mixt 2022
2	2	2		Clasa:	2	2	2
8 06	15 38	19 43	0	pl. Sibiu sos.	6 31	14 24	15 30
8 13	15 45	19 50	2	Atelier Zonă h	6 31	14 14	18 20
8 19	15 51	19 56	3	Sibiu Triaj h	6 16	14 08	18 14
8 25	15 57	20 02	5	Sibiu Gr. Șelimbăr	6 10	14 02	18 08
8 36	16 10	20 14	8	Mohu Hm	5 59	13 51	17 57
8 45	16 19	20 23	11	Cant. Bolovani h	5 49	13 40	17 42
9 00	16 34	20 38	17	Cașolț hc	5 34	13 25	17 27
9 14	16 48	20 52	23	sos. Cornățel Hm pl.	5 17	13 08	17 10
9 20	17 01		23	pl. Cornățel Hm sos.		13 00	16 55
9 38	17 19		30	Hozman hc		12 44	16 39
9 49	17 30		34	Tichindeal hc		12 30	16 25
10 01	17 42		37	Noerich hc		12 20	16 15
10 11	17 52		41	Altina hc		12 10	16 05
10 29	18 10		48	Benesti hc		11 51	15 46
10 53	18 34		58	sos. Agnita pl.		11 25	15 20
		20 55	0	pl. Cornățel Hm sos.	5 07		
		21 09	4	Roșia h	4 55		
		21 32	13	sos. Vurpăr Hm pl.	4 32		

Letzter Fahrplan mit der Stichstrecke nach Burgberg (Kursbuch 1992/93)

Mersul trenurilor 23 mai 1993 - 28 mai 1994
 erster Fahrplan ohne Zweigstrecke Vurpar

SIBIU — CORNĂȚEL — AGNITA — AGNITA — CORNĂȚEL — SIBIU

(linia îngustă)

MIXT 2022	MIXT 2024	MIXT 2022	Km	204	MIXT 2021	MIXT 2021	MIXT 2022
2	2	2		COMPUNERE TREN	2	2	2
7.52	16.38	19.37	0	Sibiu	6.24	14.23	18.30
7.59	16.45	19.44	2	Atelier Zonă h	6.10	14.14	18.21
8.05	16.51	19.50	3	Sibiu Triaj h	6.04	14.08	18.15
8.11	16.57	20.02	5	Sibiu Gr. Șelimbăr	5.53	14.02	18.09
8.33	16.10	20.14	8	Mohu Hm	5.44	13.51	17.53
8.42	16.19	20.23	11	Cant. Bolovani h	5.29	13.40	17.39
8.57	16.34	20.38	17	Cașolț hc	5.11	13.25	17.24
9.11	16.48	20.52	23	Cornățel Hm		13.08	17.07
9.17	17.01		23	Cornățel Hm		13.00	16.55
9.35	17.19		30	Hozman hc		12.44	16.39
9.46	17.30		34	Tichindeal hc		12.30	16.25
9.58	17.42		37	Noerich hc		12.20	16.15
10.08	17.52		41	Altina hc		12.10	16.05
10.26	18.10		48	Benesti hc		11.51	15.46
10.50	18.34		58	Agnita		11.25	15.20

Die Fahrplantabelle nach Einstellung der Zweigstrecke (Kursbuch 1993/94)

„marktfähig“ zu gestalten, unterblieb – nicht nur bei dieser Schmalspurstrecke. Die Verantwortlichen der Eisenbahnverwaltung schienen sich für die Zukunft des Schmalspursektors nicht zu interessieren und politische Vorgaben für eine bahnfremde Prioritätensetzung kamen nicht zustande. In einem Klima aus fehlenden Perspektiven und Orientierungen, aus zentralistischen Entscheidungsstrukturen und oftmals fragwürdigen Einflussnahmen weitete sich eine Lähmung aus, die viele volkswirtschaftlich bedeutende Sektoren ergriff. Bei der Schmalspurbahn bewirkte dies, dass die Konkurrenz auf der Straße weiter wuchs, die schon in den sechziger Jahren ihre vermeintlichen Vorteile auszuspielen begonnen hatte. Neue Verkehre zu erschließen gelang der Schmalspurbahn nicht mehr und alte Verkehrsarten – allem voran Rüben-, Holz-, Baustoff- und Industrietransporte – verloren an Bedeutung. Der Holztransport konnte sich schließlich für einige Jahre nochmals stabilisieren, doch dann war es auch damit vorbei. Das Güterverkehrsvolumen hatte dramatisch abgenommen. Die technisch keineswegs veralteten Drehgestell-Güterwagen blieben immer häufiger auf den Abstellgleisen stehen. 1998 wurde schließlich letztmalig Güterverkehr durchgeführt. Das tägliche Personenzugpaar war häufig statt mit dem üblichen Dreiwagenzug wegen des Ausfalls von Einheiten nur mit zwei Personenwagen unterwegs. Auch die letzte noch von der CFR betriebene Schmalspurbahn entwickelte sich immer schneller zum Transformationsopfer.

Nüchtern betrachtet stellen die letzten Jahre der Schmalspurbahn aus betriebswirtschaftlicher Sicht einerseits eine nicht nachvollziehbare Unternehmenspolitik dar. Güterverkehr, der gegen Null tendierte, und im Personenzugverkehr eine Paarleistung am Tag erweckten eher den Eindruck, als versuchte das Bahnunternehmen, sich möglichst unspektakulär „auszuschleichen“. Die Abwicklung der vielfältigen Alltags-Beziehungen zwischen der Bevölkerung im Harbachtal und Hermannstadt war durch Fahrplanstreichungen nun auf eine Rückfahrmöglichkeit reduziert, so dass diejenigen, die es sich leisten konnten, andere Verkehrsmittel und Mitfahrgelegenheiten vorzogen. Nennenswerte Einnahmen waren aus dem verbleibenden Fahrgastaufkommen nicht mehr zu erzielen. Entsprechend nachrangig betrachtete die CFR den Betrieb auf dieser Strecke. Allerdings waren die 1990er Jahre andererseits dann doch auf eine recht unkonventionelle Weise wieder geringfügig profitabel: Sonderfahrten für Eisenbahnfreunde und manchmal auch für ausgewanderte Siebenbürger Sachsen, die unter den neuen politischen Vorzeichen auf den Zustand der „alten Heimat“ neugierig geworden waren, brachten – organisiert vor allem von spezialisierten Reisebüros und engagierten Einzelpersonen aus Österreich und Deutschland – unerwartete Gewinne in die Kassen der Bahnverwaltung. Das Interesse an Sonderfahrten mit Dampflokbespannung und manchmal sogar mit einem hier einst so typischen Personenzug mit Güterwagenbeförderung war groß und bedeute-



Zwischen Härwiesdorf und Kastenholz ist im Mai 1994 Lok 764.155 mit einem gemischten Zug unterwegs. Diese Stelle war bereits in den 1960er Jahren bei vielen Fotografen sehr beliebt. (Hans Hufnagel)

te für das Unternehmen respektable Zusatzeinnahmen. Der dünne Regelfahrplan bot genügend Zeit für allerhand Manöver, Scheinanfahrten und Unterwegsbesuche von Kirchenburgen, Kulturdarbietungen bis hin zu zünftigen regionaltypischen Mahlzeiten. Für eine gewisse Zeit schien hieraus regelrecht eine konstante Nachfrage entstanden zu sein. Doch im Unternehmen CFR erkannte man das Potenzial und die Notwendigkeit, es zu entwickeln und zu fördern, nicht im erforderlichen Maße. Das für die Sonderfahrten so wichtige historische Material stand bereits Ende

1999 in überwiegend kläglichem Zustand in Hermannstadt abgestellt.

Wir haben auf unserem bildlichen Rückweg von Agnetheln schon mehrere Bilder von solchen Sonderfahrten eingestreut, damit nicht nur die Standard-Kombination des letzten „mixt-Paares“ das letzte Jahrzehnt der Harbachtalbahn dominiert. Mit einigen ganz besonderen Eindrücken soll hier noch einmal abschließend an das Kapitel „Sonderfahrten im Harbachtal“ erinnert werden.



Bei Kastenholz kommt es im Juni 1995 zum bemerkenswerten Treffen von 764.155 mit einem Sonderzug und einem Bauern, der sich gerne in diese Szenerie begibt und sich darin ausgezeichnet einfügt ... (Hans Hufnagel)



Hochbetrieb im Mai 1994 im Bahnhof Härwendorf: 764.155 wird kritischen Blicken unterzogen, bevor die Reise weitergeht. Die links sichtbaren Kesselwagen wurden zu diesem Zeitpunkt noch genutzt. (Hubert Königer)