

Bastian Königsmann

Preußens Gloria in Siebenbürgen



Das Eisenbahnmuseum Sibiu / Hermannstadt
und seine (deutschen) Fahrzeuge

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort

Geschichte der Eisenbahn in Rumänien

Eisenbahn und Bahnbetriebswerk Sibiu

Das Eisenbahnmuseum

Die ausgestellten Lokomotiven - Besuch

a. Normalspur

b. Schmalspur

Zukunftschancen



Vorwort - Herzlich willkommen in Rumänien!

Für viele Leser mag dieser Satz zunächst befremdlich wirken, ist doch Rumänien trotz EU-Zugehörigkeit bisher noch für viele ein weißer Fleck auf der Landkarte. Zu Unrecht!

Denn trotzdem natürlich viele Probleme und eine nicht zu übersehende Armut im Land vorhanden sind, ist die Region reich an Naturschönheiten und Historie. Hier soll es nun um die Eisenbahnhistorie gehen. Kriegswirren sorgten bis 1945 dafür, dass eine Vielzahl deutscher Dampflokomotiven im Land verblieben, Lizenzen sorgten sogar noch für den Neu- bzw. Nachbau alter preußischer Lokkunst nach '45 und die wirtschaftliche Situation im späteren 20. Jahrhundert ließ viele dieser Lokomotiven überleben - als wichtige Verkehrsträger.

Dem Engagement vieler Eisenbahner ist es zu verdanken, dass auch heute noch diese Schätze entdeckt werden können. Der sanfte Druck von [ganz] oben sorgte dafür,

dass es westlichen Schatzjägern meist nicht gelang, die Fahrzeuge zu entfernen.

Leider macht aber der Umbruch nicht vor Rumänien halt, und trotz jahrelangen Engagements drohen viele einmalige Kulturgüter zu verfallen. In Sibiu stehen eine ganze Reihe von ihnen, fahren Sie hin und unterstützen durch Ihren Besuch die Erhaltung. Dank Billigflug sind sogar Tagesausflüge heute machbar.

Was Sie im „Eisenbahnmuseum Sibiu“ finden, wie Sie es finden und wie Sie es genießen können, erfahren Sie in dieser Broschüre. Auch wenn der Rost unübersehbar mehr wird, so möchte ich Mut machen. Mut, dass Schöne zu sehen.

Ich möchte mich an dieser Stelle für die zahlreichen Helfer bedanken, ohne die dieses Werk nicht möglich gewesen wäre!

Viel Spaß wünscht Ihnen

Bastian Königsmann

Kurzabriss - die Geschichte der Eisenbahn in Rumänien

Die Geschichte der Eisenbahn in Rumänien (in seinen heutigen Grenzen) reicht bis ins Jahr 1856 zurück, als die so genannte „Banater Montanbahn“ im damals noch Österreich-Ungarischen Anina eröffnet wurde, seit 1857 gibt es Personenverkehr im Land. Hauptsächlich diente der Verkehr in den Anfangsjahren dem Export von Kohle nach Österreich sowie der Anbindung des Schwarzen Meers, der Personenverkehr war zunächst schwach ausgebaut, was sich jedoch ab 1883 änderte, als der legendäre Orient-Express aus Paris bis Giurgiu - der Grenze zu Bulgarien südlich von Bukarest und zudem Donauhafen - verlängert wurde und Rumänien an die „große weite Welt“ anschloss. Bereits drei Jahre zuvor im Jahr 1880 begann die langsame Verstaatlichung des rumänischen Bahnnetzes - die Căile Ferate Române, kurz C.F.R., war geboren. Insbesondere durch Gebietsgewinne des jungen Staates Rumänien wuchs das Streckennetz beträchtlich und wurde zu einem der dichtesten in ganz Europa, wohl auch dadurch beeinflusst, dass der von 1909 bis 1926 regierende Ministerpräsident des Landes, Ion I. C. Brătianu, studierter Eisenbahningenieur und Verfechter des Schienenverkehrs war.

Bereits sehr früh mit Ende des ersten Weltkrieges setzte eine Modernisierung der Bahn ein, erste Diesellokomotiven wurden auch mit Hilfe deutscher Ingenieure entwickelt, erfolgreich getestet und selbst gefertigt, mit Ende des zweiten Weltkrieges wurden umfangreiche Elektrifizierungsmaßnahmen gestartet, so dass auch hier Rumänien durchaus als eine führende Eisenbahnnation voranging. Anfang der 70er Jahre verschwanden die

Dampflokomotiven weitestgehend aus dem Alltagsbild – auf den Magistralen und in den höherwertigen Verkehren. Doch während im öffentlichen Blickfeld eine moderne Bahn unterwegs war, änderten sich die Lebens- und Arbeitsbedingungen auf dem Land kaum, so konnten auch viel später nach dem propagierten Ende der Dampflok in Rumänien durchaus ganze (Neben-)Strecken im Dampfbetrieb erlebt werden.

Die Modernisierungsbemühungen waren vor allem auf Gheorghiu-Dej, Staatsoberhaupt und gelernter Schienenfahrzeugelektriker, zurückzuführen und hallten auch nach seinem plötzlichen Tod 1965 nach, unter dem nun neuen Staatsoberhaupt Nicolae Ceaușescu wurde vieles weitergeführt und auch Ideen weitergedacht, aber wenig neue Impulse kamen dazu, so dass ab etwa 1975 der scheinbare Wohlstand im Bahnnetz – man hatte einen hochmodernen Fahrzeugpark und durchaus in gutem Zustand befindliche Gleisanlagen – nicht mehr fortentwickelt wurde. Es begann die Zeit, wo auf Verschleiß gelebt, gearbeitet und gefahren wurde. Nicht ganz ohne Grund, waren doch die Schulden für die vorangegangene Modernisierung soweit gewachsen, dass dem System der Bankrott drohte.

Immer mehr Geld wurde dem Bahnsystem entzogen, um Schulden und Bauprojekte Ceaușescus zu bezahlen, die Unzufriedenheit der Eisenbahner stieg, die Arbeiterschaft trat Ende der 80er Jahre in den Streik und war Mitauslöser der rumänischen Revolution 1989. Diese brachte das Land massiv voran, ließ die Eisenbahn aber zurück. In den Folgejahren blieben Investitionen in das Bahnnetz abermals fast vollständig aus, viele Bahnstrecken mussten nach Jahren des Verschleißes stillgelegt werden oder wurden schlichtweg nicht mehr befahren, weil Geld für Fahrzeuge und Diesel fehlte. Die Eisenbahn in Rumänien war zum

Entwicklungshilfe fall verkommen, für den deutschen Eisenbahnfreund nicht ganz unwillkommen, wurden doch zahlreiche bei der Deutschen Bahn überzählige Fahrzeuge wie die legendären „Ferkeltaxen“ nach Rumänien verschenkt und konnten dort dem sicheren Schneidbrenner bis heute entkommen.

Unterstützt durch die Europäische Union wurde 1998 eine Bahnreform durchgeführt, die ähnlich wie in Deutschland die Bahn in verschiedene Geschäftsbereiche einteilte und endlich Modernisierungsbemühungen auslöste, so wurden in den darauffolgenden Jahren viele Lokomotiven remotorisiert und der Personenverkehr durch die Neubeschaffung von in Arad gebauten Siemens-Triebwagen des Typs „Desiro“ nachhaltig verändert. Der Güterverkehr wurde ebenso, nachdem er nach 1989 auf ein Drittel zusammengebrochen war, durch neue Privatbahnen und umfangreiche Modernisierungen belebt.

Rumänien wäre jedoch nicht Rumänien, wenn man heute ein hochmodernes Bahnnetz vorfinden würde. Das Land ist geteilt, mit Hilfe der EU entstehen hochmoderne Strecken, die den westeuropäischen Vergleich in keinsten Weise scheuen müssen. Moderne Anzeigetafeln weisen Reisenden den Weg - wenn sie zu Fuß über die Gleise ihren internationalen modernen Fernzug verlassen, um mit einem Malaxa-Triebwagen der 30er Jahre in ihr Dorf zu fahren, so denn das Fahrzeug ankommt, da es durchaus normal ist, dass während der Fahrt Teile des Fahrzeugs abfallen oder dem Lokführer zu kalt wird, da er durch die vielen Löcher in seiner Frontscheibe etwas zu viel Zugluft abbekommt, wenn die Heizung wieder ausfällt.

Rumänien per Bahn ist auch heute noch ein kleines Abenteuer und vor allem ein Hort der Gegensätze zwischen strahlender Fassade wo es gesehen wird und im Gras

eingewachsener Gleisreste mit trotzdem täglichem Verkehr in klapprigen Triebwagen an Orten, die abseits der „auf dem Schirm“ liegenden Magistralen liegen.



Am 01.10.2007 erwischte André Knoerr einen typisch rumänischen Zug in Sibiu

Bahnverkehr und Bahnbetriebswerk Sibiu

Der Bahnhof Hermannstadt wurde am 11. Oktober 1872 als Endbahnhof der Strecke Copșa Mică - Sibiu in Betrieb genommen, das Bahnhofsgebäude bestand damals aus dem noch heute vorhandenen Mittelteil. Mit Bau der Strecken nach Avrig (Eröffnung 1892), Turnu Roșu (1897) und schließlich Brașov (1908) zeigt sich bereits früh, dass die vorhandenen Anlagen nicht ausreichten, so wurde bereits 1892 baulich das Umfeld und vor allem das Bahnhofsgebäude stark ausgebaut, was schließlich 1910 im Bau des Bahnbetriebswerks Hermannstadt seinen Höhepunkt fand.



Das Streckennetz um Sibiu. Gestrichelt die ehemaligen Schmalspurstrecken.
Karte: Maximilian Dörrbecker

Eine Besonderheit war die Teilung in ein Normalspurbetriebswerk mit großer Drehscheibe und Ringlokschuppen sowie ein 760 mm Schmalspurbetriebswerk, welches sich gegenüber vom Normalspurbahnhof am Kleinbahnhof befand und ebenfalls

über eine kleine Drehscheibe verfügte, die für das Drehen der Fahrzeuge gedacht war. Im Kleinbahnbetriebswerk zog am 26. September 1910 die für den Verkehr nach Agnita 1896 gebaute 388.002 als erste Lok ein, das Fahrzeug ist bis heute vorhanden. Ergänzt wurden die Anlagen durch einige sogar mit Dreischienengleis (also für Schmal- und Normalspur) gebaute Industrieanschlüsse, einfache Behandlungsanlagen sowie einen Bahnsteig auf Straßenniveau.

