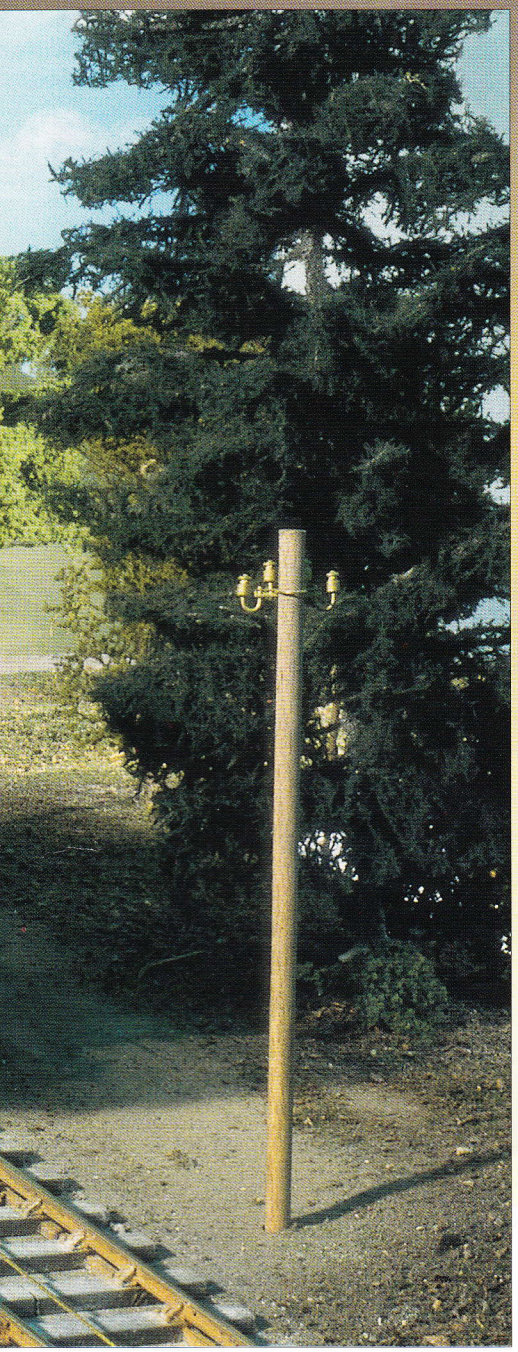
Die Standseilbahn von Siclâu

Impressionen von einer rumänischen Waldeisenbahn

Alles begann mit einer rumänischen Freundschaft. Eines Abends saßen wir – meine Frau und ich – mit unserer rumänischen Freundin zusammen und sprachen über ihre Heimat. Sie fragte uns, ob wir nicht mit in ihre Heimat fahren wollten, um Urlaub zu machen. Durch einen Zufall erfuhr ich, daß es in Rumänien noch Waldbahnen gibt (760 mm). Ich habe noch einige Telefonate mit anderen Insidern geführt und erhielt mehr Informationen über Land und Waldbahnen. Mit diesem Wissen plante ich die Fahrt nach Rumänien. Im Frühjahr 1998 war es dann soweit, und die Reise in eine „andere Zeit" begann.

Vor Sfîntu Gheorghe bogen wir rechts ab nach Covasna und suchten uns in dem Kurort ein Hotel. Dort trafen wir eine Frau, die auch Deutsch sprach, und ich fragte sie gleich nach dem Weg zur Waldbahn. Entsprechend ihrer Wegbeschreibung machten wir uns am nächsten Morgen auf und fanden die Standseilbahn auf Anhieb. Es war faszinierend, eine so alte Technik in Funktion zu bewundern. Ich unterhielt mich



Der Blick von der Rampe hinauf zur Bergstation. Man sieht das Dreischienengleis, in der Mitte das Seil. Da keine Plattformen zu sehen sind, ist gerade eine Fahrt auf der Rampe im Gange. Die Modellfotos beweisen die perfekte Umsetzung.

mit den Waldarbeitern und fragte, ob man auch mit der Standseilbahn zur Bergstation (Siclâu) hinauffahren könne. Nach einem Telefonat mit der Verwaltung war es möglich. In weiser Voraussicht erstellte ich mir mit der Videokamera Filme, im Reisegepäck befinden sich auch immer ein Stift, ein Zeichenblock und ein Zollstock. So fertigte ich mir Zeichnungen von Gleisanlage, rollendem Material und Gebäuden an.

Am Nachmittag hatte ich die Möglichkeit, von Siclâu-Bergstation nach Comandâu zum Depot mitzufahren. Ich nutzte diese Gelegenheit und stieg auf. Es war einmalig. Angekommen im Depot schaute ich mich erst einmal am Sägewerk um, wo das Holz geschnitten wird, das aus den Wäldern mit den Loks herantransportiert wird.

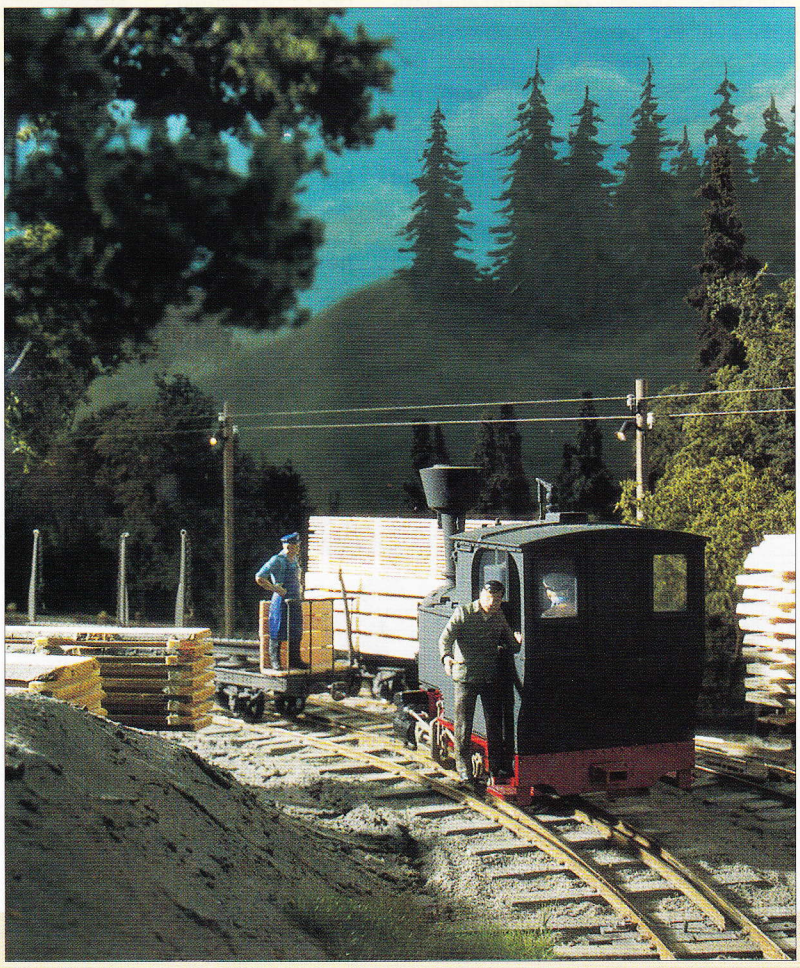
Nach diesen Eindrücken von der Waldbahn stellte sich die Frage, wie ich wieder nach Siclâu-Talstation kommen sollte, denn die Lok fährt nur einmal am Tag. Aber da man ja einen Kompaß dabei hat, machte ich mich auf den rund 10 km langen Weg durch Schnee und Matsch ins Tal zurück.

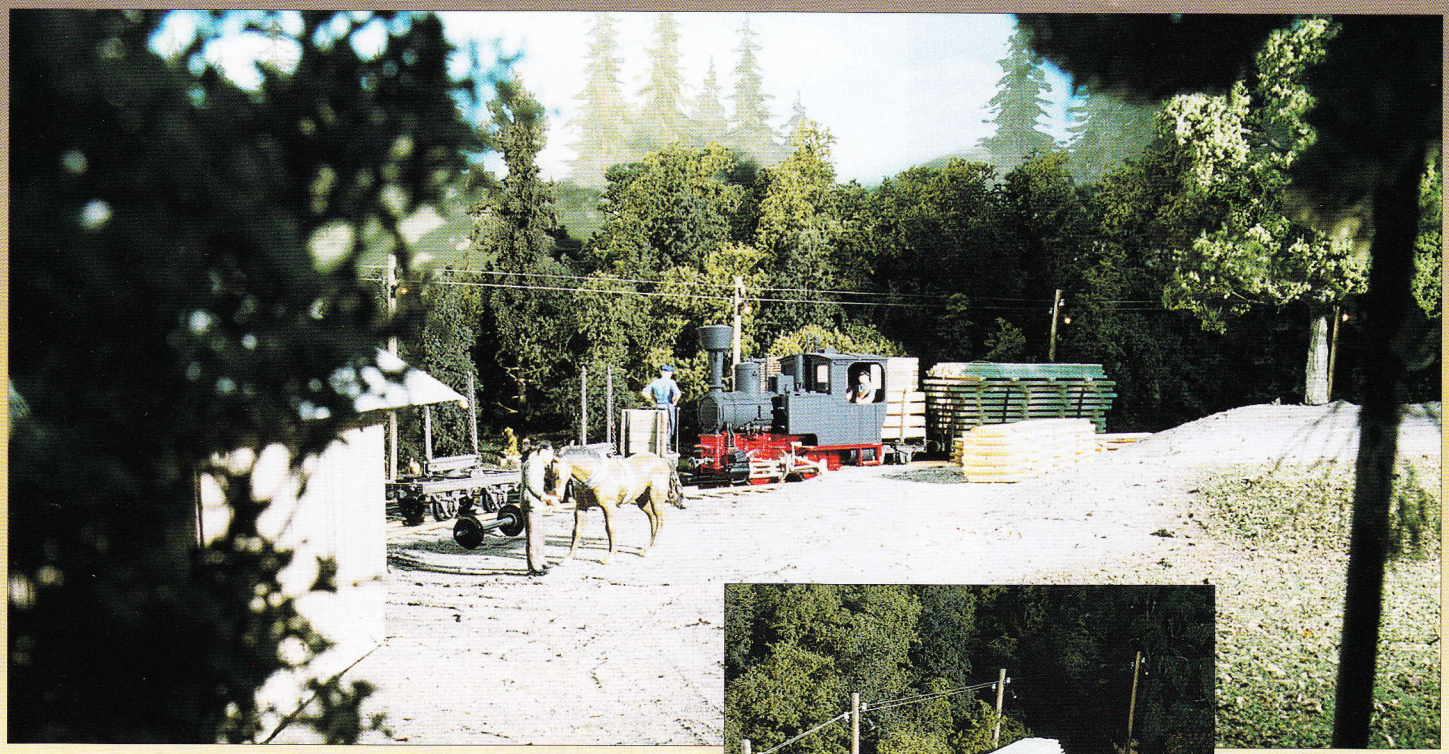
Nach ca. zweieinhalb Stunden Fußmarsch war ich wieder im Tal, wo meine Frau und Hund Sam mich schon erwarteten.

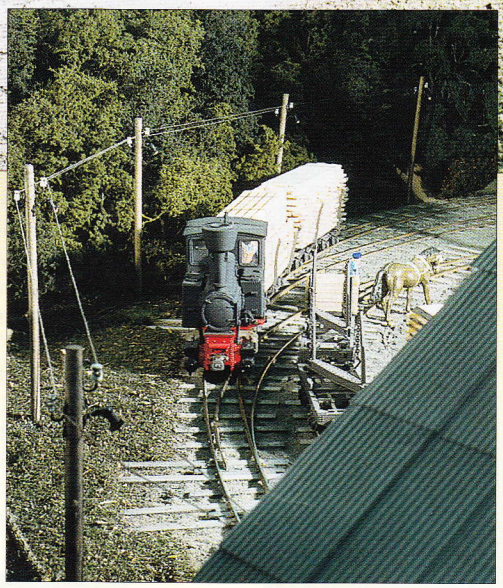
Von dort verläuft die Strecke ca. 7,6 km weit durch einen Wald bis nach Covasna zum CFR-Regelspuranschluß (Lokschuppen der Schmalspurlokomotive) bzw. zur Möbelfabrik, wo ein Teil des Holzes verarbeitet oder als Exportartikel auf Regelspur verladen wird.

Wieder in Deutschland angekommen, wurde zunächst das Filmmaterial entwickelt und begutachtet. Informationen hatte ich genug gesammelt, aber es stellte sich die Frage, in welchem Maßstab gebaut werden sollte. So beratschlagte ich mich mit meinem langjährigen Freund Frank Minten (Länderbahn-Anlage Grünwalde). Wir kamen auf den Maßstab 1:43,5, das heißt 0e. Alles andere wäre nicht zu realisieren gewesen.

Der Gleisplan wurde erstellt – aber welche Weichen sollte ich verwenden? Ich entschied mich, Pilz-Weichen zu benutzen. Diese befreite ich von den Kunststoffschwellen und tauschte sie gegen Holzschwellen aus. Die Gleisanlage entstand also komplett im Eigenbau, da es auf dem Zubehör-







In der Bergstation ist ein Bretterzug aus Comandâu eingetroffen und wird rangiert. Zur Plattform befördert das Pferd die Wagen.

Unten ist zum Vergleich die Vorbildsituation zu betrachten.
Abb.: H. Poscher, Modellfotos: MV-HS

sektor noch zu wenig Artikel gibt, sprich Gebäude, Schienen, Weichen und Rollmaterial. Mittlerweile kann man in den Programme diverser Kleinserienhersteller durchaus passendes Material aufspüren. Die Plateauwagen und rollendes Material wurden aber von mir aus Messing handgefertigt.

Gebäude bestehen komplett aus Kiefernholz. Im oberen Bereich der Standseilbahn waren acht Weichen nötig, um einen reibungslosen Rangierablauf nachzuvollziehen. Für den Schrägaufzug wurde ein Dreischienengleis aus Peco-Schienenmaterial der Nenngröße 0 gebaut. Im unteren Bereich wurde eine Weiche eingebaut, die durch die zu Tal laufende Plattform aufgeschnitten wird. Die Bergstationsebene liegt auf 1,40 m Höhe, die Talstationsebene auf 0,90 m.

Gewöhnlich ist die örtliche Verwaltung einer Waldbahn im Tal, an ihrem unteren Endpunkt, zu suchen. Bei der Waldbahn Covasna – Comandâu ist das anders: Verwaltung, Hauptsägewerk, Depot und Werkstätten befinden sich in Comandâu in einer Höhe von rund 1000 m. Auch der Leiter der Waldbahn hat hier sein Büro.

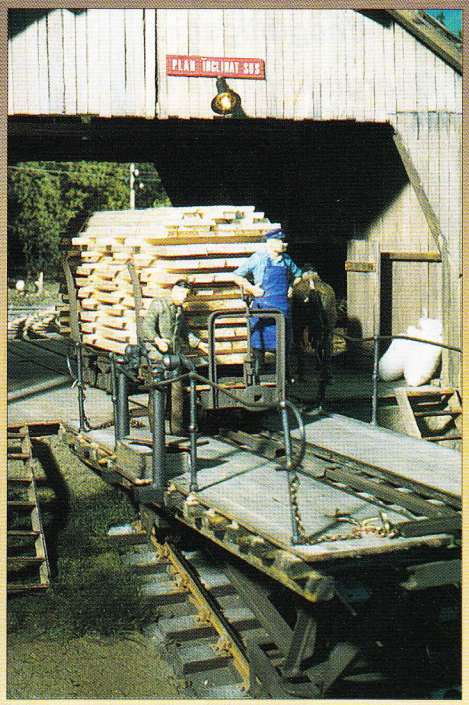
Interessant an den Zügen des oberen Abschnitts ist, daß diese nicht Rohholz, sondern Schnittholz und Bretter aus dem Sägewerk Comandâu befördern. Das sonst gewohnte Bild einer Waldbahn besteht aus Langholzwagen und Drehgestellen, die mit Baumstämmen beladen sind. Als unteren Ausgangspunkt des Plan inclinat (zur Erläuterung: bedeutet Schiefe Ebene) an der Waldbahn Comandâu wurde Siclâu im Talschluß des Valea Zinclor gewählt.

Daten der Anlage:

Länge	1236 m
Spurweite	1445 mm
Oberer Endpunkt (plan inclinat sus)	1013 m
Mittelstation	853 m
Unterer Endpunkt (plan inclinat jos)	686 m
Neigung im oberen Abschnitt	268 ‰
Neigung im unteren Abschnitt	280 ‰

Den Erbauern des Plan inclinat kam zugute, daß die größere Last zu Tal zu schaffen ist. Das Schwerkraftprinzip wurde dazu angewandt. Die Plattform mit dem beladenen Holzwagen zieht bei ihrer Talfahrt die zweite Plattform, auf der in jedem Falle weniger Last zu transportieren ist, bergwärts. Das Verbindungsseil läuft über eine Umlenkrolle (Bremsbergprinzip).

Das Maschinenhaus am oberen Endpunkt beherbergt neben selbiger Umlenkrolle eine Bremsvorrichtung. Mit dieser Einrichtung kann die Fahrt kontrolliert werden. Klingelsignale helfen bei der Abstimmung zwischen den beiden Stationen. Zusätzlich existiert eine Telefonverbindung. Genau auf Streckenmitte befindet sich eine Ausweichstation. Zur Kompensation des Seilgewichtes werden hier vier 50 kg schwere Eisenblöcke von der talwärts zur bergwärts führenden Plattform umgeladen – gewußt wie! Anderfalls würde die Talfahrt durch das wachsende Seilgewicht immer rasan-



Die Bilderfolge auf dieser Seite zeigt, wie ein Bretterwagen zu Tal geschickt wird. Per Pferdekraft zieht man den Wagen auf die Plattform. Wenig später beginnt die Talfahrt hinunter zum flachen Streckenteil nach Covasna. Auf halber Strecke begegnen sich die beiden Plattformen zum Gewichtsaustausch.

ter werden und mit der leichteren Bergplattform leichtes Spiel haben! Ferner wechseln hier in Streckenmitte auch die Personale.

Das hat den einfachen Grund, daß der Forstarbeiter, der oben den Bretterwagen mit Hilfe eines Pferdes auf die Plattform gefahren hat, oben auch wieder „sein Pferd" in Empfang nehmen kann. Roß und Rangierer bilden über Jahre ein eingespieltes Team, und das Pferd scheint bei zwei unterschiedlichen Führern offensichtlich nicht „mitzuspielen". Ein kurzer Pfiff genügt dem vierbeinigen Helfer, zu wissen, was im nächsten Moment zu tun ist.

Den Verschub der beladenen Wagen mit einer Waldbahnlokomotive zu bewerkstelligen wäre sehr uneffektiv, da auf eine Minute Arbeit rund zehn Minuten Pause folgen, bedingt durch die Fahrtzeit auf der Standseilbahn und die Ankunft des Wagens von der Tal- bzw. Bergstation.

Vor einigen Jahren versuchte man, den „anachronistischen" Pferdeverschub zu modernisieren. Die installierte Seilzuganlage bewährte sich aber nicht, so daß man bald zur alten, 100 Jahre bewährten Methode zurückkehrte.

Hans Poscher