

**Wie Jim Knopf und Lukas –
Vater und Sohn auf der Wassertalbahn,
NIDO 3/2015**

Eben noch ist Till müde hinter mir her gestolpert und hat sich bemüht, schlechte Laune zu bekommen. Jetzt steht er an einer Weiche auf dem Bahnhof von Viseu de Sus und schiebt den eisernen Stellhebel von der einen Seite zur anderen. Ganz schön schwer, so ein Handstellgewicht; zumindest für einen Fünfjährigen. Till geht breitbeinig in die Knie und stemmt sich gegen das Gewicht. Immer wenn er den Hebel über den Scheitelpunkt gewuchtet hat, beobachtet er gebannt, wie er auf der anderen Seite herunterfällt – und dabei die lange Zunge der Weiche verschiebt. Dass er dabei in einer sumpfigen Kuhle steht und ihm langsam das Wasser in die Schuhe sickert, scheint er gar nicht zu bemerken. Egal, was heute noch passiert: mein Sohn wird gut schlafen. Als Till genug hat von der Schufferei, wissen wir nicht mehr, wie die Weiche stand, bevor wir sie entdeckt haben. Am Ende raten wir und spazieren weiter.



Es geht auf acht Uhr zu. Seit gut 13 Stunden sind wir unterwegs. Erst mit dem Flieger von München nach Cluj, von dort noch einmal knapp 175 Kilometer über Land nach Viseu de Sus. Dreieinhalb Stunden dauert die Autofahrt. Durch langgezogene Straßendörfer, vorbei an Pferdefuhrwerken, die sich die schmalen Hauptstraßen mit großen Lastern teilen. Und dann wieder über weite Strecke nur Wald und die hügelige Landschaft der Karpaten, das gefühlte Nirgendwo. Dazwischen hin und wieder ein paar Felder. Am Straßenrand hier und da alte Frauen, die einzelne Kühe hüten; nur die gelben Ohrmarken der Tiere verraten, dass wir überhaupt noch in der EU sind. Das aufgeräumte, hektische, blankgeputzte und durchorganisierte München scheint Lichtjahre entfernt. Zur ukrainischen Grenze sind es keine zehn Kilometer.

Schuld daran sind Jim Knopf und mein Onkel Dieter. Seit Wochen verschlingt Till die Geschichten vom Drachen Mahlzahn, von Jims Freund Lukas mit seiner Emma und natürlich von der Wilden 13. Erst lesen wir vor, später lässt er sich vom Hörspiel endgültig in den Schlaf wiegen. Kontrolle quasi, ob die Eltern richtig vorgelesen haben.

Onkel Dieter seinerseits hat meine zwei Jungs daran erinnert, dass seine alte Märklin H0-Bahn eigentlich noch bei uns im Keller stehen müsste. Mit der habe ich als Kind Tage und Wochen gespielt, bevor sie in Vergessenheit geraten ist. Seit Dieters Hinweis, gleichen Teile unserer Wohnung einem großen Bahnhof – und Till träumt von Dampflocs. Deshalb sind wir nun in Viseu de Sus in den Karpaten, dem Ausgangsort der Wassertalbahn, der Mocanita. Dampflocs für Touristen fahren auch im Harz oder an der Ostsee. Ich wollte aber ein echtes Dampflokabenteuer für meinen Sohn und mich. Und die Wassertalbahn ist eben kein rollendes Museum. Seit den Dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wird sie industriell genutzt, bis heute. Touristen dürfen zwar mitfahren, sind aber nicht der Grund, warum es die Bahn gibt. Täglich rollen die Güterzüge über die Gleise der Schmalspurbahn und versorgen das große Sägewerk von Viseu de Sus mit Nachschub.

Das Gelände mit den alten Hallen, Werkstätten, den vielen Dampf- und Dieselloks erkunden wir morgen weiter. Zum Beispiel die alte Kraus von 1921. Die ist so verstaubt, dass Till fröhlich



seinen Namen auf den schwarzen Kessel schreiben kann. Dabei ist sie alles andere als Schrott und voll fahrbereit.

Doch jetzt will Till endlich den Hotelzug sehen, vor allem sein Bett und natürlich den Speisewagen. Dort wartet Brigitte Rieger auf uns. Von Mai bis September ist „Mama Brigi“ Köchin, Bäckerin, Metzgerin und gute Seele des Hotels. Den Rest des Jahres schmeißt sie eine Berghütte in den Schweizer Alpen. Jeden Tag kocht sie in der engen Küche des alten tschechischen Speisewagens ein Drei-Gänge-Menü, richtet das Frühstück und packt üppige Lunch-Pakete für unterwegs. Wer nicht im Hotel wohnt, bekommt bei ihr ein Bahnfrühstück oder ein romantisches Candlelight Dinner.

„Kein Problem“, sagt Sie beim Abendessen, als wir die verstellte Weiche beichten. Hier auf dem Betriebsgelände seien die Züge so langsam unterwegs, da könne der Lokführer zur Not selber aussteigen und die Richtung ändern.

Nach dem zweiten Teller Hafersuppe und etwa der halben Portion Rollbraten wird Tills Kopf immer schwerer. Bevor er auf den Tisch knallt, trage ich ihn durch den engen Gang in unser Abteil. Er strampelt kurz und versinkt dann selig in den schweren festen Decken. Nicht einmal Jim Knopf ist heute ein Thema. Ich sitze noch auf ein Bier im Speisewagen und freue mich dann auch auf meine Koje im Stockbett.

Der nächste Morgen beginnt früh. Nach der Reise zu früh für Till. Schon um sieben sind wir zwischen den Gleisen unterwegs und schauen zu, wie die Lokführer und Heizer ihre Dampfmaschinen vorbereiten. Eine alte rumänische H-Lok pustet Dieselruß in den frischen Morgen. Mühsam zieht die alte Dame den Produktionszug in die Wälder. Etwa 50 Waldarbeiter haben es sich auf den offenen Material- und Güterwagen mehr oder weniger bequem gemacht. Dazwischen Heu für die Rückepferde, Dieselzisternen für die Forstmaschinen, ein Verpflegungswagen und Baumaterial für die Arbeiter und leere Güterwaggons für die Baumstämme. Eine Woche werden die Männer in der Wildnis bleiben und schufteten, Freitagabend geht es dann wieder zurück. Um uns herum verschwimmt die Welt in wabernden Dampfschwaden. Eine Lok pfeift, es zischt und raucht und stampft und stinkt. Till friert.

Wir sind mit einer Gruppe Eisenbahn-Fans aus Sachsen verabredet. Die Mitglieder des Modellbahnvereins Triebischtalbahnhof kommen schon seit Jahren immer wieder in den Norden von Rumänien. Für heute haben sie sich zwei ganze Züge gemietet: Eine kleine Diesellok mit einem offenen Waggon zum Fotografieren fährt vorneweg, ein kompletter Zug mit Dampflok, Tender, Materialwagen, Personenwaggon, Heuladung und Bauholz dahinter. Till und ich dürfen mitfahren. Noch werden Kohlesäcke und große Holzscheite auf den Tender der Cozia-1 geladen. „Die rumänische Kohle hat eine so schlechte Qualität, wir müssen immer mit Holz nachhelfen, damit es richtig brennt“, erklärt Andreas Karlstetter. Der gemütliche Oberbayer aus der Nähe von Landshut ist mit seiner Firma eine große Nummer im internationalen Holzgeschäft. Für das Sägewerk in Viseu arbeitet er als Berater und verantwortet den Vertrieb. Die Wassertalbahn ist eine Art Hobby des 46jährigen geworden. Seit sechs Jahren arbeitet er die meiste Zeit der Saison von Rumänien aus. Wenn Andreas rund um den Bahnhof unterwegs ist, hat er statt eines Schreibtischs zwei Handys. Seine Frau Ioana organisiert den Betrieb, führt die Tourismus GmbH, ist für Buchungen und Personal verantwortlich. Immerhin 900 Arbeitsplätze hängen an Sägewerk und Bahn, noch einmal 250 sind durch neue Hotels und Pensionen entstanden, seit die Mocanita auch touristisch vermarktet wird. Neben der Holzfabrik und der Tourismus GmbH arbeiten ein Verein sowie eine Stiftung für den Erhalt. Aus ganz Europa kommen Loks, Wagen und Material in die Karpaten. Die Urlauber zum Beispiel fahren in aufwändig restaurierten alten Waggonen der Schweizer Wengernalpbahn.

Die hartgesottenen Eisenbahnfreunde sehen den neuen Trubel skeptisch. Zum einen ist klar, dass der Betrieb zu teuer ist, um nur echte Fans zu transportieren. Zum anderen fürchten sie sich vor „einer Art Eisenbahn-Disneyland“, sagt Stefan Müller, der die Fahrt der Triebischtaler Modellbahner organisiert. Zum siebten Mal ist er in die Karpaten gekommen, um zu schauen, „wie sich die Region hier entwickelt“. Schon der Hotelzug am Rande des Geländes – nicht original, nie auch nur in der Nähe einer Waldbahn gefahren, nicht sein Ding.

Noch aber ist von Disneyland nichts zu spüren. Die feuchte weiche Erde vor dem großen Lokschuppen glänzt ölig, neben hergerichteten Dampflok verrotten alte Waggonen und Loks, nicht weit entfernt raucht ein Müllhaufen vor sich hin. Putz bröckelt, Eisen rostet, Fensterläden hängen schief in den Angeln.

Mit unseren neuen Freunden steigen wir auf die Plattform des hübsch hergerichteten Aussichtswagens. Sechs hölzerne Bankreihen, ein Dach, ein gusseisernes Geländer – los geht es. Es ist immer noch saukalt. Im Wassertal vor uns hängt eine Mischung aus Rauch und Nebel. Till kuschelt sich auf meinem Schoß mit unter meine Jacke und lässt sich durchschaukeln.

Wir sind mit unserem Zug auf dem Weg in den Nationalpark Muntii Maramuresului, vorbei an der Station Paltin, wo die Touristenzüge wenden, und weiter in die Karpaten. Vorher ruckeln wir durch die Gärten der Nachbarn, die direkt an der Strecke wohnen. Irrsinnig laut, aber kaum schneller als die Kinder, die mit ihren Fahrrädern neben uns herfahren. Ich glaube, Till fragt sich gerade, was das alles soll. Für das hier die lange Reise, zwei Tage im Wald insgesamt drei Tage unterwegs sein?

Die Antwort kommt schneller als gedacht. Nach knapp einer halben Stunde, biegen wir mit beiden Zügen auf ein kurzes Seitengleis ab und stoppen. Ein Kleinbus mit sechs Zöllnern und ein alter Ford Transit mit verspäteten Waldarbeitern soll uns auf dem Hauptgleis überholen. Wo die Autos früher Fahrgestell und Autoräder hatten, stehen sie jetzt auf einer Stahlkonstruktion auf den Schienen. Die Motoren arbeiten wie gehabt, nur das Lenkrad bedient zweckentfremdet die Bremsplatte an der Unterseite der Konstruktion. Till ist auf einen Schlag wach und begutachtet die Schienen-Autos, rennt neben den Fahrzeugen her und berät anschließend Heizer Ion Andreca bei der Bedienung der Weiche, die uns wieder auf die Strecke lenkt.

Und plötzlich ist Till angekommen, der Zweifel verfliegen. Er darf zu Lokführer Vivat Tomojeiaga und Heizer Ion in den Führerstand klettern, ich zwänge mich auf den Tender dahinter und mache mir Sorgen – der ganze Führerstand ist nicht viel mehr als ein enges Stahlgehäuse um eine schrecklich heiße, fauchende, zischende und dampfende Höllenmaschine herum. Heizer und Lokführer teilen sich eine Fläche, auf der man keine vier Bierkästen nebeneinander stellen könnte. Und wir auch noch mittendrin. Alles ist rußig und ölig, Wasser tropft aus irgendwelchen Ventilen, verdampft zischend auf dem Kessel, keine 20 Zentimeter neben Tills Kopf. Doch Vivat hat Lok und Kind im Griff. Der bullige Lokführer hält Till schützend in der Armbeuge und erklärt ihm mit Händen und Füßen die Technik. Erst ein wenig schüchtern, dann immer mutiger bedient Till den Regulator für die Dampfzufuhr und den Hebel für die Signalpfeife, öffnet für Ion die Klappen zum fauchenden Ofen, lehnt sich weit aus dem Fenster, um die Strecke zu kontrollieren, vergleicht seine Oberarme mit denen der Eisenbahner. Die Cozia scheppert, wackelt, stampft und stöhnt. Und fährt doch nie schneller als zehn, vielleicht zwölf Kilometer in der Stunde. Auch die letzten Straßen haben wir mittlerweile hinter uns gelassen, es gibt nur noch das Tal, den Fluss und die Gleise. Till sieht nichts mehr außer Hebeln, Reglern und Druckmessern. Längst hat er sich aus seinem Pulli geschält, ist vollkommen absorbiert von der Technik des vorvergangenen Jahrhunderts. Ich steige wieder um auf die Plattform, Till bleibt bei seinen neuen Kumpels.



Als wir uns gut anderthalb Stunden später wiedersehen, leuchten seine Augen. Und auch wenn er es nicht zugeben möchte: Till ist todmüde. Stolz zeigt er mir eine kleine Beule auf der Stirn; eingeklemmt auf dem hölzernen Notsitz ist er kurz weggenickt und hat sich den Kopf gestoßen. Die Klamotten sind ölverschmiert, voller Ruß, das Kind riecht geräuchert – und macht einen rundum glücklichen Eindruck. Trotzdem ist der Protest nur zaghaft, als ich ihn in den angehängten Versorgungswagen verfrachte. Gemeinsam sitzen wir an der weit geöffneten Tür, essen Sandwiches aus Brigis Lunchpaket und haben zum ersten Mal ein Auge für die Landschaft. Ich bekomme Zwetschgensch snaps gereicht. Am Abend sind wir der letzte Zug, der wieder in Viseu einrollt. Till verkündet, sein Tank sei jetzt leer und trollt sich in Richtung Speisewagen. Seine Schritte begleitet er mit stampfenden

Dampflokgeräuschen. Unter der Dusche fließen dunkle Rinnsale von seinen Füßen Richtung Abfluss.

Unser letzter Abend im Zug-Restaurant wird ein gemütlicher. Die Saison geht zu Ende und alle haben etwas mehr Zeit. Ober-Eisenbahner Andreas Karlstetter ist gekommen und auch Mama Brigi gesellt sich immer wieder kurz zu uns an den Tisch. Till berichtet von seinen Abenteuern – und von zuhause. Zum ersten Mal seit dem Start sind Mama und Bruder Jan in München wieder ein Thema. Bevor daraus Heimweh wird, sind wir morgen schon wieder auf dem Heimweg.

© 2015 Ole Zimmer