



Pater Berno Rupp gewidmet (1935 bis 2017)

Eine Stiftung sichert heute die Weiterführung seiner umfangreichen sozialen Aktivitäten, welche er 1991 startete. Damals war er vom Orden der Salvatorianer entsandt worden, um dessen Kloster in Timișoara entweder würdig zu schließen oder es perspektivisch weiter zu führen. Angesichts des enormen Elends in schweren Zeiten des Umbruchs war für ihn klar, dass er helfen und das Kloster als Zufluchtsort weiterführen musste. Heute unterhält die Stiftung Angebote für Hilfsbedürftige aller Altersgruppen und bietet Unterstützung bei Eingliederung und Zukunftssicherung. Spenden aus ganz Europa ermöglichen die Fortführung der von Pater Berno begonnenen Aktivitäten.



Junge Menschen fanden und finden Gefallen an der Siebenbürger Tracht, die oft von Ort zu Ort unterschiedlich und in jedem Fall kompliziert zu arrangieren ist. Mălâncrav, Ostern 2001



Das Bild von Rumänien als wesentlich landwirtschaftlich geprägtes Land ist fest in der Vorstellung der meisten Westeuropäer verankert. Schäfer gehören in Siebenbürgen dazu.



Nicht nur in der Maramureș, wie hier 1999 in Vișeu de Sus (Oberwischau), im Norden des Landes, sind solche Gespanne noch heute anzutreffen. Ihre Zahl hat sich jedoch im Vergleich zu der Zeit vor 25 Jahren verringert.



Auf den Straßen Siebenbürgens warten unzählige solcher Überraschungen: Schafherde mit vielen Lämmern am Ortsausgang von Dipșa (Dürrbach) im Kreis Bistrița-Năsăud. Die Schafhirten tragen Einwegregenmäntel über ihren Pelzen gegen den Dauerregen jener Tage im Jahre 1999.



Die Ortsdurchfahrt von Rădăuți im äußersten Nordosten des Landes auf der Kursbuchstrecke (KBS) 515 Nisipitu – Dornești: Lok 80 0358 muss mit ihrem Zug noch acht Kilometer bis Dornești zurücklegen.



Die Sonderfahrten mit Dampfzügen: Beliebt als Zuglok war 150 139, die wir hier auf dem Weg von Salva nach Vișeu de Jos vor atemberaubender Kulisse pausieren sehen.

5. Am Anfang: Ein unerwarteter Telefonanruf

Es ist immer ein gutes Gefühl, wenn man einen Schuldigen ausmachen kann. In diesem Fall bin ich sogar dankbar dafür! Mit einem unerwarteten Anruf im Frühjahr 1995 fing für mich alles an. Günter H. Köhler, in meinen Augen ein großartiger Eisenbahn- und Straßenbahnfachmann aus Hofheim am Taunus, mit dem ich locker immer mal wieder unterwegs war und gemeinsame Projekte gestaltet hatte, war am anderen Ende der Leitung. Er fragte ohne viel Umschweife, wie ich das von ihm kannte und schätzte, ob ich bereit sei, meine Bremer Kontakte und auch ein wenig Zeit für eine gute Sache einzusetzen. Ich wusste ja, dass er seit zwei Jahren mit dem Thema „Tramhilfe für rumänische Städte“ befasst sei, um dort zur Verbesserung des katastrophalen Nahverkehrsangebotes beizutragen, welches er 1992 bei einer Reise durch das Land erlebt habe. Er sei nun zwar seit letztem Jahr „a.D.“, wie er es nannte, doch von Ruhestand war dabei keine Rede.

Es sei für ihn zu beschwerlich, immer wieder für Verhandlungen nach Bremen zu kommen und es ginge jetzt darum, schnell zu handeln. An der Weser stand eine umfangreiche Ausmusterungswelle im Zusammenhang mit der Beschaffung von Neufahrzeugen bevor. Die alten, aber noch immer voll funktionsfähigen Hansa-Kurzgelenkwagen könnten in Rumänien schließlich immer noch beste Dienste leisten. Wesentliches hätte er bereits geregelt, es sei noch koordinierende Restarbeit zu leisten. Was dieser Anruf und meine Einwilligung in ein ungewöhnliches Unterfangen bedeuten würden, war zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar. Schon nach den ersten gemeinsamen Aktivitäten stellte sich heraus, dass weit mehr mit dem Engagement verbunden war als angenommen und dass es nicht bei dem „Projekt Bremen“ bleiben würde.



Nach langer Fahrt ist der Bahnhof Timișoara-Sud erreicht! Ein interessanter Rangier- und Abladevorgang, bei dem u.a. die historischen Elektroloks eingesetzt wurden, brachte die Neuankömmlinge ins Netz der RATT.



Und dann sollten die Fahrzeuge, gedacht als Übergangslösung von maximal acht Jahren, fast drei Jahrzehnte das Stadtbild der Bega-Stadt bestimmen! Zwischen Bega-Brücke und Piața Traian kommt uns Tw 3441 (fast) im Ablieferungs-Originallack von 1963 entgegen.



Bereits im Lackschema der RATT: Tw 3479 ist einer der Bremerhavener, der 1982 nach Bremen gelangte. Blv. Regele Carol 1999

9.1.1. Pracht mit Patina an allen Ecken

Der Charme der Altstadt fasziniert jeden Besucher: Der herrliche Einheitsplatz, die Piața Unirii, inmitten der Stadt mit Dom und deutscher Lenaus Schule, der Siegesplatz vor der Oper mit dem „Korso“ und eine allgegenwärtige Bausubstanz, die rege aus der Vergangenheit der Stadt berichtet. In den Jahren unserer ersten Besuche sah es vielerorts trostlos aus, da kaum Mittel für Gebäudesanierungen vorhanden waren und über Jahrzehnte nur wenig an den Häusern gearbeitet werden konnte. Nach und nach gelang es, Impulse zu geben und Akzente zu setzen. Anfangs geschah dies v.a. mit Mitteln der seinerzeitigen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GTZ. Inzwischen haben viele Gebäude und auch ganze Straßenzüge wieder ihren Glanz zurück erhalten. Der früher etwas verschämt und oft hinter vorgehaltener Hand verwendete Name „Klein Wien“ wird heute wieder mit Fug und Recht ganz offen und selbstbewußt benutzt.

Das Bega-Ufer lädt zu Spaziergängen ein und der Rosengarten verzaubert den Besucher sofort. Immer wieder kann man auf kurzen Wegen von der erholsamen Promenade in belebte Gefilde eintauchen, die die Stadt durchaus als Großstadt ausweisen. Der langgehegte Wunsch der BürgerInnen, auf der Bega Ausflugsfahrten zu unternehmen, ging in Erfüllung. Seit kurzem stehen sogenannte „Vaporetti“ bereit, auf denen die Stadt von einer ganz anderen Perspektive erlebt werden kann. Ebenfalls werden Frachttransporte für die mittlere Zukunft in Erwägung gezogen.

Dann steht man auf der Piața Traian und wartet auf die Tram, die zur RATT – so hieß der Verkehrsbetrieb seinerzeit – fahren soll, wo irgendeine Sitzung stattfinden wird, in der es um Ersatzteillieferungen geht. Die ersehnte Straßenbahn kommt nicht, stattdessen spielt sich vor staunenden Augen ein Schauspiel ab, das seinesgleichen sucht. Ein Bauer führt seelenruhig seinen Schimmel durch endloses menschliches Gewimmel über die Piața! Die eigene Neugier wird durch die Nachfrage eines Passanten gestillt, der ebenfalls wissen will, wohin das eigenwillige Gespann wohl unterwegs sei. „Zum Schmied!“, ruft der Bauer zurück. Trotz Erlass eines Verbots von Pferdefuhrwerken im Stadtgebiet waren sie noch lange Zeit immer wieder zu sehen.



Ein Idyll im alltäglichen Chaos: Seelenruhig führte er sein Pferd über die belebte Piața Traian zum Hufschmied um die Ecke.



Den Begriff „unverwüstlich“ für die Großraum-Fahrzeuge des Typs Timiș 1 und 2 zu verwenden, wäre nicht unbedingt zutreffend. Es handelte sich um eine robuste Konstruktion, die trotz aller Bemühungen bei ihrer Unterhaltung auch ebensolche Fahrgäste erforderte! Triebwagen 320 auf der Linie 2 vor der Synagoge der Fabrikstadt in der Nähe der Piața Traian.



Güterverkehr auf dem Tramnetz hat in Timișoara Tradition. Bis 1970 organisierte ihn der örtliche Verkehrsbetrieb, der die Zuständigkeit dann zusammen mit den Lokomotiven an die städtische Brauerei übertrug. In den 1990er Jahren hatten die Lokomotiven nicht mehr viel zu tun. Im Wesentlichen zogen sie die Secondhander von der CFR-Industriestrecke ins Tramnetz. Lok 2 steht heute als Denkmal auf dem Gelände der örtlichen Brauerei.



Das neue Bremer Farbschema traf in Bremen nicht jedermanns Geschmack! In Timișoara sollte noch einmal eine Variante aufgetragen werden, die von Vielen als geschmackliche Zumutung angesehen wurde. Doch davon später: 3420, einer der Ersten, die in Timișoara in Dienst gingen, an der Piața Traian im Frühjahr 1996.



Triebwagen 3435, auch einer der Pioniere von 1995, fährt in die Piața Traian ein, die in späteren Jahren ihr farbloses Äußeres gegen attraktive Fassaden eintauschen durfte. Frühjahr 1996



Die Legende in der Strada Ștefan cel Mare: Das Restaurant der Bierfabrik. Ein Ort unzähliger Abende mit Folklore, Bier und den unvermeidlichen Hacksticks Mititei, gerne auch „Mici“ genannt. Es wurde auch schon mal weit nach Mitternacht eine Straßenbahn gerufen, waren die richtigen Entscheidungsträger der Verkehrsbetriebe dabei. Triebwagen 3502 ist auf der Linie 4 nach Ciarda Roșie unterwegs.



Es blieb auch den Stadtbahnzügen nicht erspart: Mit der corporate identity des Fußballvereins Poli sind die Straßenbahnen der Bega-Stadt seit 2005 unterwegs. Klug? Die meisten BürgerInnen der Stadt sagen: „Nein!“ 3504, Depot Take Ionescu



Triebwagen 2418 hat soeben die Bega-Brücke im Zuge des Blv. 16. Decembrie 1989 überquert. Die beiden abgebildeten ehemaligen Düsseldorfer entstammen dem Baujahr 1958, die anderen beiden sind zwei Jahre älter.



Zweiachser 524 kam als Geschenk der Stadt Wien an „Klein-Wien“ im Jahre 2005. Hier befindet er sich im Jahr seiner Ankunft auf Sonderfahrt auf dem Blv. Regele Carol in der Iosefin (Josefstadt).



Diese Sonderfahrt führte ihn einmal rund um die Innenstadt. Am Banatim muss die Weiche gestellt werden.

9.2. Arad: Trambahnen aus vielen Städten und eine faszinierende Überlandbahn

Mitte der 1990er Jahre zählte Arad knapp 199.000 Einwohner. Laut einer Volkszählung von 2011 ging diese Zahl auf unter 160.000 zurück. Arad ist Hauptstadt des gleichnamigen Kreises und wurde 1156 erstmals urkundlich erwähnt. Industrielle Schwerpunkte bestehen im Maschinenbau- und Schienenfahrzeugbau (Straßenbahnen, Güter- und Reisezugwagen), sowie in der Chemie-, Textil- und Lebensmittelindustrie.

Arad war nach Timișoara die wichtigste Stadt im Kampf gegen das Regime im Dezember 1989.

Von 1869 bis ca. 1917 verkehrte eine Pferdebahn, zwischen 1917 und etwa 1929 zogen Dampframloks die Wagen. Die elektrische Straßenbahn bedient seit 1946 das Stadtgebiet. 1906 nahm die Überlandbahn mit benzin-elektrischen Fahrzeugen den Betrieb von Arad über Ghioroc nach Pâncota bzw. Radna auf und führte 1913 elektrischen Verkehr mit Oberleitungsbetrieb ein. Seit 1991 wird nur noch die Hauptstrecke nach Ghioroc als Straßenbahnlinie bedient.

Arad erhielt ab 1995 Straßenbahnen aus zweiter Hand aus folgenden Städten:

Stuttgart, Ludwigshafen, von RHB und OEG (ex-Bielefeld), Bochum, Würzburg (ex Hagen), Mülheim, Essen, Zwickau, Halberstadt, Halle, Ulm (ex Stuttgart)

Arad erhielt ab 2014 sechs neue Fahrzeuge des Typs Imperio aus einem joint venture von Astra Vagoane Arad mit Siemens und wird weitere 28 Fahrzeuge in Kürze erhalten.

Keine Stadt in Rumänien erhielt aus so vielen Städten Gebrauchtwagen wie das westrumänische Arad. Am Anfang standen 1995 zwölf Stuttgarter Kurzgelenkwagen und zehn Sechssachser aus Ludwigshafen. Die neuen gebrauchten Straßenbahnen stellten für die rumänischen Betriebe eine bisher nicht gekannte Qualität dar. Typisch für die Freude darüber ist eine Reaktion aus Arad auf die Ankunft der ersten fünf GT4 aus Stuttgart, die der Technische Direktor der damals noch RAT Arad lautenden Verkehrsbetriebe in einem Fax im September 1995 an Günter H. Köhler zum Ausdruck brachte. Man schätze die besonderen Eigenschaften dieses Fahrzeugtyps und setze sie nur auf den Strecken mit den besten Gleisen ein. Die Fahrgäste seien sehr zufrieden. Günter H. Köhler erreichten Reaktionen dieser Art aus allen Städten, die infolge seiner Vermittlungen den „deutschen Standard“ der 1960er und 1970er Jahre einsetzen konnten.



Als dieses Schmuckstück 2006 aufgearbeitet wieder im Netz auftauchte, war kaum vorstellbar, dass es sich um jenen bunt bemalten Zweiachser handelt, der jahrelang und zuletzt im Freien im Depot Ghioroc abgestellt gewesen war. Originalgetreu restauriert versetzte er so manchen Zaungast bei seinen ersten Einsätzen in Verzückung! Endstelle der Linie 6, Piața GAI

9.2.1. Faszination Überlandstrecke

Die Stadt an der Mureş besitzt ein umfangreiches Stadtnetz, dessen Strecken sehr unterschiedliche Charaktere aufweisen. Nahezu dörflich mutet der nördliche Abschnitt der Linie 6 an, dessen Endschleife Piaţa Gai malerisch zwischen Kirchen verläuft. Wir nutzten diese Stelle im Netz gerne für „typisch rumänische Fotos“ der Gebrauchtwagen, denn die Art und Weise, wie man sie hier in Szene setzen konnte, entsprach am ehesten dem, was man damals mit Rumänien in Verbindung brachte und was gerne gedruckt wurde. Das war nicht ganz fair, denn dadurch hat sich manches lastige Bild, nicht nur von Arad, verfestigt. Das war jedoch gewiss nicht unsere Absicht. Wie in allen anderen Städten des Landes versorgten natürlich auch in Arad Tramlinien Stadtviertel mit Großwohnanlagen.

Mit der Überlandbahn nach Ghioroc gibt es in Arad noch etwas ganz Besonderes. Bei unserem ersten Besuch im Jahre 1996 war lediglich noch die Stammstrecke nach Ghioroc mit einer Länge von 22 km in Betrieb. Sie wurde nicht mehr mit den schweren Überlandzügen von 1913, sondern mit Straßenbahnen bedient. Die Flügelstrecken, die in Ghioroc verzweigten und einerseits nach Pâncota und andererseits nach Radna führten, waren bereits Anfang Oktober 1991 eingestellt worden. Doch auch eine Fahrt mit einer Straßenbahn, gerne mit dem RHB-Zug 1014/1054, der sich hier gewissermaßen auf die gleiche Weise wie an seinem alten Einsatzort erleben ließ, war immer wieder eine absolute Sensation. Die Einheit, ein sechssachsiger Gelenktriebwagen mit entsprechendem Beiwagen, war ein Jahr zuvor nach Arad gekommen und hatte sofort ihr Einsatzgebiet gefunden: Überland nach Ghioroc! Es war im Falle dieses Zuges fast als selbstverständlich anzusehen, dass er diese Route fuhr. Es erstaunte uns wenige Jahre später, einen Fahrzeugtyp auf dieser Strecke anzutreffen, dem wir solche Leistungen gar nicht zugetraut hatten. Bei einem Besuch im Jahre 1998 trafen wir den Zwickauer Tatra-Zweiachser 922/972 in Ghioroc an!



Die Überlandstrecke nach Ghioroc übt einen vielfältigen Reiz auf den Fahrgast aus: Wechselnde Ortschaften und Infrastruktur, im Ghioroc zugewandten Teil ab Cicir eine beeindruckende Ortsdurchfahrt mit viel Ruhe, anschließender Natur und einem herrlichen Blick auf die Weinberge von Ghioroc und Umgebung. Längst fahren hier Straßenbahnfahrzeuge, weil die alten „Weinbergschnecken“ von 1913 zu viel Arbeit machten.



Ein Jahrzehnt später gelang es zum Jubiläum der Überlandbahn im Jahre 2006, die Draisine komplett zu sanieren und wieder einsatzbereit für Sonderfahrten zur Verfügung zu stellen.



Ein Bild, das zu jeder Dokumentation der Arader Überlandbahn gehört: Am Dreieck Ghioroc, wo früher die Strecken nach Pâncota (lks.) und nach Radna (rechts) abzweigten, haben viele Fotografen gestanden und auf ein solches Treffen gewartet. Aus Anlass des 100jährigen Bestehens der Lokalbahn stellen es die Triebwagen 13 und 2 noch einmal nach.



Doch auch das ist Nufarul: Marktfrauen haben immer frisches Obst, Gemüse und andere Köstlichkeiten im Angebot ...



Schmankerl aus Wien: 2016 übernahm Oradea von dort den Triebwagen 6150 des Baujahres 1929 nebst Beiwagen 1605. Von August bis Oktober 2016 wurde er zunächst regelmäßig für touristische Rundfahrten eingesetzt. In den folgenden Jahren fand er nur noch sporadisch hierfür Verwendung. (Foto: Istvan Nagy)