5. Positive Rückkoppelung und Dankbarkeit

Wer viel Zeit und Energie in ein Projekt investiert, möchte in erster Linie konkrete Erfolge sehen. Er freut sich jedoch ebenso über positive Reaktionen, Wertschätzung und Dankbarkeit. All dies empfindet er auch als Ermutigung, weiter auf dem eingeschlagenen Weg voranzuschreiten. Günter H. Köhler bemerkte des öfteren, dass seine Bemühungen in Deutschland meist nur in Fachpublikationen Beachtung fanden, in überregional gelesenen Medien zu Politik und Gesellschaft jedoch kaum. Lokalzeitungen berichteten, wenn aus den jeweiligen Städten Fahrzeuge „gen Osten“ gingen. Zu einer Berichterstattung, die auch kulturelle und gesellschaftliche Aspekte berührte, kam es dagegen selten. So konnte die hiesige Bevölkerung den Wert der „Rumänienhilfe“ durch Tramvermittlungen keineswegs angemessen einschätzen. Günter H. Köhler hätte sich dies und auch eine weitergehende Befassung mit der Lage in Rumänien gewünscht, die durchaus auch das Entstehen von Hilfsaktivitäten auf anderen Aufgabenfeldern hätte bewirken können.

Ein ehemals Münchner in Braşov: Die „Gebrauchtwagen“ blieben hier als Dreiachser im Einsatz. Sie ließen den Betrieb noch lange „durchhalten“ – am Ende war dann die gesamte Infrastruktur derartig herunter gewirtschaftet, dass nur noch der Schlussstrich gezogen werden konnte. Leerdamer befand sich übrigens ganz bestimmt nicht in dem links sichtbaren Lkw. Vielmehr wurden auch diese Fahrzeuge gerne mit Werbung aus ihren Herkunftsorten weiter im Einsatz belassen. Selbst Rettungswagen aus „zweiter Hand“ waren mit deutschen Notrufnummern unterwegs!

In Rumänien dagegen waren Wertschätzung und Dankbarkeit groß. In einem Schreiben, das er im August 1996 an das Bundesministerium für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung richtete, führte Günter H. Köhler aus: „Die rumänischen Verkehrsbetriebe und ihr Verband URTP sowie die betreffenden Stadt- und Bezirksverwaltungen schätzen die von mir und den Münchner Freunden initiierte Infrastrukturhilfe sehr hoch ein. Das Publikum teilt diese Einschätzung, genießt es doch den höheren Komfort der deutschen Wagen sehr und verlangt nun allenthalben von den örtlichen Unternehmen, die einheimischen Bahnen ebenfalls auf den westlichen Standard zu „trimmen“, was freilich schon aus technischen Gründen unmöglich ist. Dabei dürfe, wie mir immer wieder versichert wird, der psychologische Effekt nicht gering

weist auch der „Tramtourismus“, also individuelle oder organisierte Reisen, mit dem Ziel, die Gebrauchtwagen am neuen Einsatzort zu erleben, einen wichtigen Nebeneffekt auf: Die besten Botschafter für das Land sind diejenigen, die es bereist haben. Ich kenne niemanden, der nach Besuchen in Rumänien nicht eifrig und überzeugend Werbung für dieses herrliche Land betrieben hätte. Günter H. Köhler wäre rückblickend zufrieden, diese Entwicklung „ganz nebenbei“ beschleunigt zu haben.

Nicolina-Tw 355 verlässt als Linie 8 den inneren Stadtbereich. Tatra T4R 259 folgt. Strada Cuza Vodă, Herbst 1999.

Ein Bild mit Symbolcharakter: Der Ersatz der eigenen Flotte erfolgt durch die „haltbareren Alten“: Mancherorts – wie hier in Braşov – ließen sich Trambetriebe auch durch diesen „Qualitätssprung“ leider aufgrund von allseitigem Desinteresse vor Ort nicht retten.

9.6 Cluj-Napoca (Klausenburg/Kolozsvár) Cluj/Klausenburg

Trambetrieb in Normalspur seit 1987
Secondhander:

1997–1999	Berlin:	26 KT4D ER
2002	Magdeburg:	18 T4D ER und 2 Bw
2009	Potsdam:	10 KT4D ER

Mit annähernd 325 105 Einwohner (324.700) ist Cluj-Napoca die Hauptstadt des Kreises Cluj, Universitäts- und Hochschulstandort, sowie ein bedeutendes Kultur-, Wissens- und Industriezentrum mit den Schwerpunkten Maschinenbau, Schienenverkehrsfahrzeuge und Chemieprodukte, ferner Leder-, Schuh- und Bekleidungsindustrie. Die erste urkundliche Erwähnung datiert von 1173.

Von 1883 bis 1902 bestand Dampfstraßenbahnbetrieb mit einer Streckenlänge von über 12 km, der auch Güterverkehr kannte. Seine frühzeitige Einstellung soll an mangelnder Wirtschaftlichkeit gelegen haben. Eine Straßenbahn einzurichten gelang zu dieser Zeit nicht, sodass erst der wirtschaftliche Aufschwung der 1970er Jahre – wie auch im Falle anderer rumänischer Städte – erneut Pläne hervorbrachte, die ÖPNV-Abwicklung auf die Gleise zu bringen. Im Herbst 1987 gingen aufgrund des starken Wachstums der Stadt zwei Strecken in Betrieb, die das örtliche Industriekombinat über den Hauptbahnhof mit der Satellitenstadt Mănăștur verbinden, in der fast ein Drittel der Stadtbevölkerung lebt. Die Streckenlänge beträgt knapp 12 Kilometer.
Im Rahmen einer Renovierung erhielten zwei Timiș-Triebwagen eine modernisierte Front, die ihnen ein äußerst gefälliges Aussehen verlieh. In Cluj standen Timiș-2-Züge am längsten im Einsatz. Die letzten Züge verkehrten bis 2011. Aktuell sind vier Niederflurwagen des Typs Swing von Pesa im Einsatz, Astra lieferte 2021 insgesamt 24 Triebwagen Typ Imperio, woraufhin sämtliche KT4D und T4D aus dem Verkehr gezogen wurden. Cluj ist damit die erste rumänische Stadt, die sämtliche Gebrauchtwagen außer Dienst genommen hat und nur noch Fahrzeuge aus Neubeschaffungen einsetzt.

Eine ansprechende Modernisierungsform des Timiș-Großraumwagens verkehrte in Cluj: Am Parcul Central sehen wir Tw 08 auf der Linie 102. Lediglich zwei Einheiten erfuhren diesen Umbau. Neben dem hier gezeigten Triebwagen war auch Tw 07 in dieser Form unterwegs.

Das Jahr 2012 markiert einen bedeutenden Aufbruch: Die ersten PESA-Niederflurwagen gelangen in den Dienst. Triebwagen 83 befindet sich hier in der Bahnhofsschleife auf der Linie 101 (Hubert Königer)

Pesa-Tw 82 am Hauptbahnhof: „Gebrauchte“ haben in Cluj inzwischen sämtlich ausgedient! (Hubert Königer)

Überwiegend als Dreiwagen-Züge prägten die Fahrzeuge vom Typ Timiș 1997 noch das Stadtbild von Galați. Dennoch befanden sich viele Einheiten inzwischen in einem derart desolaten Zustand, dass nur die Abstellung blieb. Wir sehen eine solche Reihe ausgemusterter Timiș-Züge im Depot Barriera Traian. Die 1997 noch eingesetzten Einheiten wurden kurz darauf durch KT4D aus Berlin ersetzt.

Nebeneinander der für den rumänischen und der für den deutschen Markt bei Tatra produzierten Triebwagen: 39, 32, 7 (ex-Magdeburg 1151) und 1 (ex Magdeburg 1049). Die beiden Letztgenannten hatten 1996 T4R ersetzt. Tw 32 und 39 wurden auch nicht mehr sehr alt ...

Als letzte abgebende Stadt steuerte Graz 2016 sechs Sechsachser und drei Achtachser bei. Ende Mai 2022 sehen wir Achtachser 582 auf der Stradă Walter Mărăcineanu. Der Wagen entstand in Graz – wie auch die beiden anderen Einheiten – aus einem Sechsachser durch Hinzufügung eines Wuppertaler Mittelteils im Jahre 1997.
(Wolfgang Grafeneder)

Bei schönstem Frühsommerwetter begegnen wir Triebwagen 583 in der Strada Octav Doicescu im Mai 2022.
(Wolfgang Grafeneder)

Tram zum Zug: „La revedere Ploiești“ – mit ex-Potsdamer im Originallack im Herbst 1997: Die „Inspektionsreise“ führte uns weiter mit dem Zug in Richtung Norden.

9.13 Constanța

Trambetrieb in Normalspur von 1984 bis 2008
Secondhander:
1999/2000 Berlin: 16 KT4D ER

Mit annähernd 358.400 Einwohnern (269.700) ist Constanța Hauptstadt des gleichnamigen Kreises, Hochschulstandort mit Theater sowie Kunst- und Archäologie-Museen. Industrielle Schwerpunkte bestehen in Maschinenbau, Schiffbau, Holzverarbeitung sowie Lebensmittelfertigung und Textilherstellung. Als Bade- und Luftkurort hat Constanța einen weitreichenden Ruf. Die Stadt entstand auf dem Gelände der griechischen Kolonie Tomis, die erste urkundliche Erwähnung als Constanța datiert aus dem 13. Jahrhundert, aus dem noch immer ein steinerner Leuchtturm existiert. Die Stadt liegt an der Einmündung des Donau-Schwarzmeer-Kanals in das Schwarze Meer und besitzt mit 200 ha den größten Seehafen des Landes, über den die Hälfte aller Aus- und Einfuhren abgewickelt wird.

Planungen zum Bau einer Tram scheiterten ab 1905 immer wieder, lediglich eine Dampftram verkehrte bis in die 1940er Jahre ins Seebad Mamaia. Eine kurze Episode bildet ein Tramverkehr mit Fahrzeugen, die 1942 bei der Eroberung Odessas von dort nach Constanța verbracht wurden und ein halbes Jahr bis zum Einmarsch der Sowjets im Herbst 1944 hier im Einsatz standen. Die moderne Tram ging zwischen 1984 und 1986 mit drei Linien auf einem Netz von 21 km an den Start und erhielt die typischen V3A Triebwagen. Ihre Strecken führten nahezu ausschließlich durch die Straßenschluchten der Neubauviertel. Im November 2008 endete der Tramverkehr.

2007 erfolgte eine weitere Verstärkung des Tramparks durch Dresdner T4D/B4D. Die Linie 102 überquert den Fluss Amaradia und führt über die Stadtgrenze hinaus bis Ișalnița. Im März 2008 kommt der ex-Dresdner 224 227 als Craiova 205 von dort. (Andreas Günther)

Auf der Linie 100 – der kürzesten mit der größten Taktdichte – ist im Frühjahr 2008 eine Doppeltraktion mit dem führenden Tw 204 (ex-Dresden 224 225) unterwegs. Die Dresdner Farben hellen den Charakter der Straße deutlich auf! (Andreas Günther)

4	1995/96	Zwickau	T2D ER, CKD Tatra 1967/68	914, 915, 918, 920, 921, 922, 924, 925, 926, 958****
	1995/96	Zwickau	B2D ER Gotha und CKD 1964–69	962, 969, 972, 986, 989, 990, 991, 994, 997 (Alle Tw und Bw bis auf Zug 914/990 als Kinderbahn 8/9 ab 2003 verschrottet)
5	1995	Halberstadt	2xT57 und T59 ZR, VEB Gotha 1957–61	37, 41, 42 (41 und 42 ab 2003 verschrottet, 37 = Atw)
6	1996	Bochum	6xGel ZR, Duewag 1967/69	33, 34, 35, 43, 44, 45, 49, 53
7	1997	Würzburg	6 x Gel ZR, Duewag 1962/63	271, 274, 276, 279 (ex Hagen)
8	1998	OEG Mannheim	6 x Gel ER, Duewag 1962	301–304 (1982 ex Bielefeld)
	1998	OEG Mannheim	4 x Gr Bw Duewag 1962	311–314 (1982 ex Bielefeld)
9	1998–2001	Essen	8 x Gel ZR, Duewag 1962/63	1751, 1752, 1754, 1755, 1756, 1757, 1758, 1759, 1760*
	2000–2001	Essen	8 x Gel ER, Duewag 1959–66	1851–1865*
	2006	Essen	M8S ZR Duewag 1976	1003, 1005, 1006, 1007, 1008, 1016, 1017, 1018, 1019
10	1998–2005	Halle/Saale	T4D, CKD Tatra 1971–81	903, 1027, 1030**, 1031**, 1046, 1068, 1069, 1076, 1077, 1078, 1080, 1084, 1085, 1086, 1087, 1093, 1099, 1100, 1107, 1111, 1115, 1119, 1120, 1121, 1122, 1123, 1124, 1125, 1126, 1127, 1129, 1159, 1165, 1170, 1174, 1179, 1180, 1185, 1189, 1190
	1998–2005	Halle/Saale	B4D, CKD Tatra 1977–84	149, 150, 161, 163, 167, 169, 170, 171, 173, 174, 175, 177, 194, 199, 209, 213, 215***
11	1999	Mülheim/Ruhr	4 x Gr Tw ER, Duewag 1955	230 (üb. Museum Schwerte)
	1999	Mülheim/Ruhr	4 x Gr Bw ER Duewag 1957/68	185, 189 (üb. Museum Schwerte)
	2000	Mülheim/Ruhr	4 x Gr Bw ER Duewag 1967/58	183, 167****
	2000	Mülheim/R.	6 x Gel ER, Duewag 1960/64	258, 260, 262
	2000	Mülheim/R.	8 x Gel ER, Duewag 1958	263, 264
12	1999	Mainz	6 x Gel ER, Duewag 1960	240 (1971 ex Heidelberg, üb. Museum Schwerte)
13	2000	Mannheim	2 x ZR At, MF Esslingen 1954/55	1309 (Umbau 1975 ex Stuttgart 766) und 1313 (Umbau 1984 ex Stuttgart 908, ehem. 2 + 2 x Gel.)
14	2003	Ulm	GT4 ER, MF Esslingen, 1963/64	1–14, ohne 10 (1985–90 ex Stuttgart)
15	2009	Innsbruck	8 x Gel ER, Duewag 1963	51 (1982 ex Bielefeld 801)
	2008	Innsbruck	6 x Gel ER, Duewag 1957–1963	41, 35, 31, 36 (1982 ex Bielefeld 802, 810, 812, 815, Rückbau aus 8 x Gel zu 6 x Gel in Innsbruck)
	2008	Innsbruck	6 x Gel ER, Duewag 1957	42, 33 (1981/83 ex Bielefeld 823, 825)
	2009	Innsbruck	6 x Gel ER, Lohner, 1966	71, 74, 76, 77

* Fahrzeuge entstanden zw. 1974 und 1993 durch Umbau aus 6 x Tw, teilweise unter Nutzung von Mittelteilen aus Duisburg.
** Türen auch linksseitig durch Umbau 1986/1988.
*** Beiwagen erhielten in Arad eine „0“ vor der Wagennummer zugefügt.
**** Tw 958 ist ein Gotha-.Zweiachser des Baujahres 1960.

10.1.3. Reșița

lfd. Nr	Übernahme	abgebende Stadt	Typ/Hersteller/Baujahr	Wagen-Nr. und Bemerkungen
1	1996–2000	Dortmund	8 x Gel ZR, Duewag 1966–74	1(15), 2(16), 3(17), 4(18), 6(19), 7(20) = 1996 9 (30II), 10, 11, 12, 14, 15 (13) = 2000 30 (27)*, 31 (28)*, 32 (29)*, 35 (22)*, 37 (30), *39 (39)*, 82 (25)*, 83 (21)*, 86 (23)*, 91 (24)*
2	2005	Frankfurt/M.	8 x Gel ER, Duewag 1963	802 (34), 809 (36), 810 (35), 811 (31), 815 (32), 816 (37), 817 (33), 824 (38)

(Mit * versehene Fahrzeuge gelangten über den Instandhaltungs- und Modernisierungsbetrieb für Schienenfahrzeuge Mittenwalder Gerätebau (MGB) im Jahre 1998 nach Reșița. Sämtliche hierher abgegebenen Fahrzeuge wurden nach Einstellung des Straßenbahnbetriebs im August 2011 verschrottet.)

Ganz in der Nähe von Brașov und bequem mit dem Zug zu erreichen: Der Wintersportort Predeal – höchstgelegene Stadt im ganzen Land – mit herrlichen Wandermöglichkeiten: Unser Güterzug kommt aus Brașov und ist am Scheitelpunkt der Karpaten auf dem Weg nach București.

Seilbahn oder zu Fuß hinaufgelangt, war der Blick auf dieses Mosaik aus unzähligen Straßen und Gassen der prägende Eindruck dieser letzten Bastion Siebenbürgens vor Beginn des von den Sachsen „Altreich“ genannten Teils des Landes.
Von Freunden war uns ein Ausflug in das Brasov südlich vorgelagerte Predeal unbedingt empfohlen worden. Es war Winter, ein „richtiger“ Winter – nicht zu vergleichen mit denen in Norddeutschland üblich gewordenen. Nach ein paar Tagen Winter-Wunderland in tiefverschneiten Wäldern ging es auf unerwartete Weise zurück nach Brașov: Morgens gegen 7.00 ab Predeal. Nach starkem Schneefall durch die ganze Nacht war der Bahnsteig für unseren Zug nicht geräumt. Ein verspäteter Doppelstockzug fuhr in den Bahnhof ein, doch der Einstieg war nahezu unmöglich: Da sich in mehreren Wagen im oberen Wagenteil keine Fensterscheiben mehr befanden und einige Türen nicht mehr schlossen, war das gesamte Wageninnere eine einzige Schneeverwehung. Wir bahnten uns einen Weg durch kniehohen Schnee, Stufen nur erahnend und ein wenig ängstlich nach jedem nur möglichen Halt suchend! In Brașov waren wir froh wieder festen Boden unter den Füßen zu haben: Hier waren die Bahnsteige wenigstens geräumt! Wir beobachteten, wie neue Fahrgäste den Zug voller Schnee bestiegen – für uns erstaunlich: Es regte sich kein Protest und niemand wurde laut ...

Schöne Erinnerungen werden wach beim Betrachten solcher Fahrkarte, die in Rumänien noch bis weit nach der Jahrtausendwende üblich waren.