

Karpatendeutsche

Mit „Quadratschädel“, „Ferkeltaxi“ und Co. durch Rumänien

Deutsche Schienenverkehrstechnik hat in Rumänien eine lange Tradition. Noch heute zeugen davon zahlreiche Formsignale preußischer Bauart an den Gleisen zwischen Pannonischer Tiefebene, Karpatenbogen und dem Schwarzen Meer. Im Fahrzeugbereich dürfte die einstmals in zahlreichen Exemplaren bei der rumänischen Staatsbahn CFR eingesetzte „P 8“ das bekannteste Beispiel für Technik deutscher Herkunft sein. Überhaupt war die Dampftraktion lange Zeit das Objekt der Begierde für Eisenbahnfreunde in Rumänien, lockten nach dem Fall des Ceaușescu-Regimes Ende 1989 doch insbesondere die verbliebenen Waldbahnen die Hobbystouristen in das Land. In den vergangenen Jahren rückten die unterschiedlichen Bauformen von Diesellokomotiven in Rumänien zunehmend in den Fokus des Interesses: Darunter befinden sich neben rumänischen Altbau-Fahrzeugen seit einigen Jahren ebenso mehrere Vertreter deutscher Bautypen, welche Gegenstand des nachfolgenden Artikels sind.

VON JULIAN NOLTE

Mit einem Staatsgebiet von ca. 238.000 km² und etwa 21 Millionen Einwohnern ist Rumänien in Bezug auf Fläche und Bevölkerung das größte Land Südosteuropas. Seit 2007 ist das Land Mitglied der Europäischen Union. Das Eisenbahnnetz Rumäniens umfasst rund 20.000 km Streckenlänge in Normalspur und wenige Kilometer in Breitspur. Staatliche Schmalspurstrecken gibt es seit 2001 nicht mehr; nur eine Waldbahn und wenige Industriebahnen mit 760 mm Spurweite haben bis heute im alltäglichen Betrieb überlebt.

■ Bereits 1995 gelangten zwei 628.4 nach Rumänien

Wie oftmals im vorherigen Ostblock musste auch die rumänische Staatsbahn CFR nach der Wende sich mit einem vielerorts maroden Eisenbahnsystem herumschlagen. Modernisierungsüberlegungen führten Anfang 1995 zur Überführung zweier fabrikneuer Exemplare der deutschen Baureihe 628.4 nach Rumänien. Dabei handelte es sich um die zunächst für die DB AG vorgesehenen 628/928 679 und 680, die zusammen

mit deutschen Lokführern und Technikern von DUEWAG in den folgenden Monaten für Probefahrten bei der CFR eingesetzt wurden. Hierbei verkehrten die Fahrzeuge sogar im Intercity-Dienst. Obgleich die zwei Züge eigentlich aus einer für das Werk Kiel bestimmten Nummernserie stammten, belegen Fotos der Anschriften, dass zumindest 628 680 für den Einsatz rund um Limburg (Lahn) gedacht war. Zur Rückkehr und einem Einsatz in Deutschland ist es allerdings nie gekommen, denn nach dem Abschluss der

Oben: Hinter 76-2405 von Transferoviar Grup (TFG) verbirgt sich der frühere 624 647 der DB AG. Zusammen mit 59-2403 (ex 924 409) und 76-2406 (ex 624 506) verließ er als P 15228 am 04.10.11 den zwischen Oradea und Cluj-Napoca gelegenen Bahnhof Ciucea. Diese Strecke gehörte zu den ersten Einsatzgebieten der früheren 624/924 in Rumänien, demnächst sollen hier jedoch Triebwagen aus den Niederlanden für TFG fahren. Foto: J. Nolte

Links: Im Jahr 1995 gelangten zwei 628.4 für Testfahrten nach Rumänien. Dort bewährten sich die Fahrzeuge so gut, dass die CFR sie anschließend in ihren Bestand übernahm. Noch mit der ursprünglich vorgesehenen deutschen Nummer, aber bereits ohne DB AG-„Keks“ verkehrte 628 679 (heute CFR 92-0101) am 15.08.95 als IC 933/936 von Arad über Timisoara nach Cluj-Napoca durch den Westen des Landes. Foto (Șimand): T. Bockholt

erfolgreichen Testfahrten wechselten die zwei 628er-Garnituren im Spätsommer 1995 in den Bestand der CFR. Der im Anschluss geplante Lizenznachbau weiterer Triebwagen dieses Typs unterblieb jedoch. Stattdessen beschaffte die CFR in den Jahren 2003 bis 2007 120 „Desiros“, die als CFR-Reihe 96 bezeichnet werden und technisch weitgehend mit der DB AG-Baureihe 642 baugleich sind. Die beiden 628.4 sind heute als CFR 92-0101/92-0501 (Motor-/Steuerwagen) und 92-0102/0502 beim Depot Satu Mare im Nordwesten des Landes beheimatet und kommen auf den umliegenden Dieselstrecken nach wie vor in ihrem weitgehend originalen Lack zum Einsatz. Unbestätigten Gerüchten zufolge soll die Einheit 92-0101/92-0501 einer Modernisierung unterzogen werden. Dafür spricht, dass die CFR grundsätzlich sehr zufrieden mit diesen genügsamen Fahrzeugen ist, obgleich sich die Instandhaltung in Rumänien mangels geeigneter Ersatzteile zuweilen recht kompliziert darstellen soll.

■ „Ferkeltaxis“ für das Nebennetz

Neben der Rationalisierung des Schnellzugdienstes auf Dieselstrecken durch den Triebwageneinsatz bemühte sich die CFR ebenfalls um effiziente Fahrzeuge für die Nebenbahnen. Die dafür vorhandenen Triebwagen der Baureihen 77 und 78 des Bukarester Herstellers Malaxa stammen überwiegend aus der Vorkriegszeit. Entsprechende Versuche mit Neubaufahrzeugen waren während der sozialistischen Diktatur gescheitert. Dort, wo man im Nebenbahndienst nicht auf die „Malaxas“ zurückgreifen konnte, bestimmten bis nach der Jahrtausendwende lokbespannte Garnituren mit zwei oder drei Wagen das Bild. Vornehmlich für deren Ablösung beschaffte die CFR zwischen 2001 und 2005 rund 60 ausgemusterte Fahrzeuge der DB AG-Baureihen 771/971 und 772/972, von denen man einige in den Ausbesserungswerken Remarul in Cluj-Napoca und Marub in Braşov für den Einsatz in Rumänien aufarbeiten ließ. Unter der Baureihenbezeichnung 79 werden die aus je einem Trieb- und Steuerwagen gebildeten „Ferkeltaxi“-Einheiten bei der CFR gegenwärtig von den Depots Piteşti, Satu Mare, Tecuci und Timişoara aus eingesetzt.

■ Altgediente Westeuropäer auch für Privatbahnen

Nachdem bereits im Vorfeld des EU-Beitritts in Rumänien eine Bahnstrukturreform durchgeführt worden war – die Staatsbahn wurde dabei in Teilbereiche für den Personen- (Călători) und Güterverkehr (Marfă) sowie in eine Infrastruktursparte aufgeteilt –, steht der Zugang zum rumänischen Schienennetz heute auch privaten Anbietern von Verkehrsleistungen offen. So haben z.B. die Firmen Regiotrans und Regional in den vergangenen Jahren zahlreiche Strecken von der CFR übernommen und betreiben diese u.a. mit aus Frankreich importierten „Caravelle“-Triebwagen (ehemalige X 4300 ff. der SNCF). Die Transferoviar Grup (TFG), welche 2003 zunächst als reines Güterverkehrsunternehmen gegründet wurde, griff zum Einstieg in den Personenverkehr mit dem Tochterunternehmen Transferoviar Călători (TFC) hingegen auf deutsche Fahrzeuge zurück, welche über das



Nachmittägliches Triebwagentreffen im Nebenbahnknoten Jebel am 12.10.06. Während „Malaxa“ 77-0925 auf dem Weg von Timişoara nach Stamora Moraviţa war, wartete das „Ferkeltaxi“ 79-0102 auf Anschlussreisende nach Giera. Die Strecke nach Giera wird – wie zahlreiche Strecken des dichten Netzes im Banat – heute von der Privatbahn Regiotrans betrieben, nach Stamora Moraviţa an der serbischen Grenze fährt weiterhin die Staatsbahn – auch mit der Reihe 79. Foto: T. Kabisch

Handelsunternehmen Heros Helvetic Rolling Stock GmbH erworben werden konnten. Mit früheren 624 und 924 der DB AG startete TFG bzw. TFC im Jahr 2010 die Fahrten im Raum Oradea/Cluj-Napoca, nachdem die Triebwagen zuvor im Ausbesserungswerk Remarul in Cluj-Napoca für den Einsatz in Rumänien angepasst worden waren und dabei ein attraktives Farbkleid in weinrot mit cremefarbenen Zierstreifen erhielten. Inzwischen betreibt TFG zwölf aus früheren DB AG 624/924/624 gebildete Einheiten der in Deutschland leicht spöttisch auch „Quadratschädel“ genannten Züge und bezeichnet die Motorwagen als Reihe 76-2401 ff. Mit 624 506 (TFG 76-2406) befindet sich darunter ein bereits 1961 von MAN geliefertes Vorserienfahrzeug der damaligen Bundesbahnbaureihe VT 23.5. Weiterhin gibt es mit den ehemaligen 614 015/914 033/614 016 eine 614er-Garnitur im Bestand von TFG. Diese wurde bei Remarul für den Einsatz in Rumänien ebenfalls leicht modifiziert.

Neben einzelnen Leistungen auf den siebenbürgischen CFR-Strecken von Cluj-Napoca nach Oradea, nach Bistriţa, nach Târgu Mureş sowie nach Caransebeş hat TFG zwischenzeitlich den Gesamtverkehr auf den Strecken Buzău – Nehoiţa und Caransebeş – Bouřari in den landschaftlich reizvollen Südkarpaten sowie auf Galaţi – Bârlad in der Moldau-Region und auf Oradea – Cordău in Nordwestrumänien übernommen. Auf letztgenannter Strecke kam es in der Vergangenheit allerdings immer wieder einmal zum Einsatz angemieteter CFR-„Ferkeltaxis“. Im März 2012 wird TFG außerdem den Gesamtverkehr zwischen Titan Sud und Olteniţa in der Walachei übernehmen, wo ebenfalls 624/924-Einheiten zum Einsatz kommen sollen. Die hierfür benötigten „Quadratschädel“ werden rund um Cluj-Napoca durch früher in den Niederlanden eingesetzte DH-2-Dieseltriebwagen („Wadloper“) freigesetzt. Nicht unerwähnt bleiben soll der frühere KEG-Triebwagen VT 2.20 (MAN 148092/1963), der vor einigen Jahren ebenfalls nach Rumänien



TFG 76-2021 (ex 624 622) verließ am 07.08.11 den Bahnhof von Oradea. Foto: K. A. Richter



gelangte. Das Fahrzeug sollte auf der zu reaktivierenden Strecke Sibiu – Cisnădie verkehren. Zur Reaktivierung ist es bislang jedoch nicht gekommen, das Fahrzeug gehört heute der SC Constructii Căi Ferate SA in Sibiu.

■ Modernisierte 614er-Garnituren für die CFR

Vertreter der früheren DB-Baureihen 614/914 gelangen inzwischen auch bei der Staatsbahn CFR zum Einsatz. Im Gegensatz zu der einzelnen Garnitur, welche für Transferoviar verkehrt, handelt es sich hierbei um Fahrzeuge, die für den Einsatz in Rumänien bei Remarul in Cluj-Napoca unter der Bezeichnung „ADH 11“ eine weitergehende, grundständige Modernisierung erhalten haben. Der augenscheinlich auffälligste Umbau ist dabei die neue Frontpartie mit den ergonomisch überarbeiteten Führerständen. Die Motorwagen wurden mit neuen Antriebseinheiten (MTU 6H1800 R81P, Leistung 390 kW) versehen. Zudem wurde der Innenraum für die Passagiere modernisiert. Eine aus 614/914/614 gebildete Einheit bietet jetzt 174 Plätze in der zweiten sowie 24 Plätze in der ersten Klasse. Überdies erhielten die Fahrzeuge eine Klimaanlage sowie neue Vakuumtoiletten. Hinzu kommen Hebebühnen für Rollstuhlfahrer in den Einstiegsbereichen.

Die modernisierten Züge werden bei CFR Călători ebenfalls der Baureihe 76 zugeordnet, wobei die Motorwagen einer zusammengehörenden Einheit als 76-1411 und 76-1451 ff. bezeichnet werden. Zu den ersten Einsatzorten gehörte im Sommer 2011 das Depot Sibiu, von wo aus die Triebwagen u. a. auf der Strecke entlang des Nordrands der Südkarpaten nach Braşov sowie auf der Verbindung über Mediaş nach Sighişoara verkehren. In Sibiu sind mit 76-1411 bis 1415 sowie 76-1417 sechs Einheiten stationiert. Das Depot Satu Mare hat mit 76-1416 und 76-1418 bis 1421 inzwischen ebenfalls Fahrzeuge dieses Typs erhalten; Timişoara soll in Kürze folgen. Die Stationierung an weiteren Standorten ist nicht ausgeschlossen.

■ Schlussbetrachtung

Wie bereits die zwischen 2005 und 2010 im polnischen Plandienst eingesetzten Schwesterfahr-

Oben: Das nordwestrumänische Dieselnetz im Raum Satu Mare/Jibou ist heute das Refugium für die zwei in Rumänien verbliebenen 628.4, welche von der CFR als Reihe 92 bezeichnet werden. Am 02.10.11 war 92-0102/0502 (628/928 680) als P 4084 Satu Mare – Jibou unterwegs und wurde bei der Ausfahrt aus Borla westlich von Zalău aufgenommen. Foto: J. Nolte

Mitte: Am 01.03.09 gaben sich im Grenzbahnhof Jimbolia ein serbischer „Sinobus“, welcher seine westdeutsche Verwandtschaft nicht verleugnen kann, sowie 79-0135 der CFR ein Stelldichein. Foto: I. Kühl

Unten: Im Gegensatz zu den CFR-Fahrzeugen der Reihe 76 hat die von TFG eingesetzte Einheit 76-1401/59-1401/76-1402 (ex 614 016/914 033/614 015) die klassische 614-Kopfform behalten. Als P 15214 (Oradea – Cluj-Napoca) war der Triebwagen am 04.10.11 bei Poieni im nördlichen Apuseni-Gebirge unterwegs. Foto: J. Nolte

zeuge (vgl. *BAHN-REPORT* 3/09, S. 20-21) leisten auch die nach Rumänien „ausgewanderten“ Züge der in Deutschland längst ausgemusterten Baureihen 624/924 im Land der Karpaten noch wertvolle Dienste. Kamen die „Quadratschädel“ bei ihren letzten Einsätzen in Deutschland zu meist nur noch im niederen Dienst vor Regionalbahnen zum Zuge, verkehren sie im Schnellzugdienst auf rumänischen Hauptbahnen zuweilen nun endlich wieder in jenem Einsatzgebiet, für welches sie einstmalig gebaut worden waren. Gleiches gilt für die – in Polen allerdings nicht zum Einsatz gelangten – Fahrzeuge der BR 614/914. Insbesondere die modernisierte Version („ADH 11“ bzw. CFR 76-1411 ff.) zeigt, dass sich mit etwas Aufwand auch betagte Fahrzeuge in einen zeitgemäßen Zustand versetzen lassen. Ob eine Modernisierung der beiden bei der CFR als Baureihe 92 eingesetzten 628.4 erfolgen wird, bleibt abzuwarten. Nicht zuletzt sollen an dieser Stelle noch einmal die „Ferkeltaxis“ (CFR-Baureihe 79) erwähnt werden, die auch für die Freunde der früheren Deutschen Reichsbahn eine Reise nach Rumänien lohnenswert erscheinen lassen. Über zwanzig Jahre nach der Wende ist das Land – entgegen der in Westeuropa noch immer weit verbreiteten Klischees über Graf Dracula und andere Schauernmärchen – recht einfach zu bereisen. Den aufgeschlossenen Reisenden erwartet dort eine sich auf die Römerzeit gründende Kultur mit vielfältigen slawischen, ungarischen und sogar deutschen Einflüssen, was einen Besuch in Rumänien zu einem eindrücklichen Erlebnis macht. 



Der Winter stellte Rumänien im Januar und Februar 2012 auf eine harte Probe. Auch der Bahnbetrieb unterlag vielerorts Einschränkungen. Die aus den Motorwagen 76-1416 und 1456 gebildete „ADH 11“-Einheit des Depots Satu Mare konnte nichtsdestotrotz am 04.02.12 als R 4337 (Oradea – Halmeu) eingesetzt werden.
Foto: I. Doczi

Der Autor dankt insbesondere den Herren Cristian Pit aus Timișoara, Istvan Doczi aus Oradea und Constantin Oprea von TFC (Rumänien) sowie Thorge Bockholt, Stefan Högemann, Thomas Kabisch, Karl Arne Richter und Georg Ringler für ihre wertvolle Mitarbeit an diesem Artikel.

Die Fahrpläne der Transferoviar Grup (TFG) können im Internet unter <http://www.transferoviarcalatori.ro> > „Mersul Trenurilor“ eingesehen werden. Auf der privaten Seite <http://tren.transira.ro> gibt es eine Übersicht aller in Rumänien im Personenverkehr fahrenden Privatbahnen mit Fahrplänen und Kartenmaterial. 

Skizze Rumäniens mit den Einsatzgebieten deutscher Triebwagen.

