

Reiseberichte



Ausflug in die Walachei (Bukarest, Ploesti, Galati und Brasov) vom 14.-18.5.18

Am Montag, 14. Mai 2018 startete ich von Düsseldorf um 10 Uhr mit Eurowings in die Walachei nach Bukarest. Am Bukarest-Otopeni „Henri Coandă“ nahm ich die Buslinie 783 in die Stadt, ein Citaro 12m-Bus. Nach 30 Minuten sah ich erste Fahrleitung, die mit rostigen Aufhängungen unbenutzt und verfallen aussah. Aber wenig später am Plata Romana befuhr ein Astra-Trolleybus im Einsatz auf der Linie 79 oder 86 diese Fahrleitung. Später konnte ich lesen, dass entlang der heutigen Autobuslinie 783 die erste Trolleybuslinie verlief, die am 10.11.1949 eröffnet wurde. Als Linie 81 wurde sie ab 1956 bis zum Aeroportul Băneasa verlängert und im Jahr 1986 wurde hier der Trolleybusbetrieb eingestellt, zumal der 1970 gebaute Flughafen in Otopeni nun als Ziel der Buslinien auf dieser Strecke wichtiger wurde. Die Autobusse dominierten auf dem Weg in die Stadt, ich sah nur 3türige 12m-Citaros. In Zeitraum von 2006 bis 2008 sind 1000 Einheiten des Citaro beschafft worden, wie seinerzeit eine Presseinformation der Firma Mercedes-Benz berichtete: <http://media.daimler.com/marsMediaSite/ko/de/9913322>

Einige der Citaros trugen Reklame, an den Trolleybussen und den Straßenbahnen sah ich keinen Wagen mit Reklame. Einige Trolleybusse trugen lediglich Aufkleber für die Anti-Korruptions-Kampagne „Cirulati Pe Linia Anticoruptie 0800.806.806“, siehe: http://www.mai-dga.ro/eng/archives/bwg_gallery/27-aprilie-2017

Nach Ankunft des Citaro-Dieselmotors 6224 vom Flughafen ging ich zum Kreisverkehr an der Universität, die etliche Trolleybuslinien in Ost-West-Richtung kreuzten. Sieben Linien (61, 66, 69, 70, 85, 90 und 91) passieren den Straßenzug, so dass hier die Solotrolleybusse zeitweise in Kolonnen den Platz passierten.

Astra/Ikarus
415T Nr.
5154 im
Einsatz auf der
Linie 66, im
Hintergrund
zwei der
zahlreichen
Citaro-
Dieselbusse



Gegenüber dem letzten Stand (Ende 2010) auf TrolleyMotion verkehren derzeit 16 statt 19 Linien. Die Trolleybuslinien 71, 92 und 97 wurden in den letzten Jahren eingestellt, und zwar die Trolleybuslinie 97 ab dem 8. September 2013 nach dem Beginn der Bauarbeiten zur Erweiterung der U-Bahn-Linie 4 nach Străulești (31. März 2017 eröffnet), die Trolleybuslinie 92 ab dem 10. April 2014 wegen Bauarbeiten auf dem Bulevardul Nicolae Grigorescu und die Trolleybuslinie 71 aufgrund der der Bauarbeiten für die Metro Drumul Taberei (M5) ab dem 07.01.2012.

Bei der letzteren Einstellung tauschten einige Trolleybuslinien ihre Linienführung. Die Endhaltestelle Valea Ialomitei wurde nicht mehr befahren, bislang endeten die Linien 90, 91 und 93 hier. Die Linie 91 verkehrt seitdem zum Depoul Alexandria (wie Linie 96) und die Linien 90 und 93 nach Valea Argesului wie die Linie 69. Damit wurde die Linie 71 durch die Linie 93 ersetzt. Ebenfalls aufgrund der Bauarbeiten für die Metrolinie 5 befahren die Trolleybusse der Linien 61, 69, 90 und 91 ab Sonntag, 11. Januar 2015 nicht mehr den Bulevardul Eroilor, sondern nutzen wie die Linien 62, 93 und 96 den Straßenzug Şoseaua Cotroceni.

Die 16 Linien werden von drei Serien an Solotrolleybussen befahren, für Ende 2016 wurde eine Anzahl von 297 Einheiten offiziell genannt. Zwei Serien von je 100 Astra/Ikarus 415T (Nr. 5100-5199 und 5201-5300) wurden 1997 bis 2002 beschafft und sind damit bis zu 20 Jahre alt. Ab 2007 bis Mai 2008 gingen 100 Niederflurtrolleybusse des Typs Astra/Irisbus Citelis 12T (Nr. 5301-5400) in Dienst. Der Innenraum der nun 10 Jahre alten Niederflurtrolleybusse sah sehr dreckig aus, die hellen Kunststoffsitze waren grau vor Schmutz. In den älteren Wagen waren offensichtlich neue Kunststoffsitze in einem dunkleren Grau eingebaut.



Astra/Irisbus Citelis 12T Nr. 5326 und Astra/Ikarus 415T Nr. 5161 an der Endstation Baicului der Linien 69 und 85

Die folgenden Abende fuhr ich das umfangreiche Netz ab, um dem Umfang des Netzes kennen zu lernen. Im Zuge der Sanierung der Straßenbahnlinien wurde die Fahrleitung an Kreuzungen mit den Straßenbahnlinien sowie den Streckenabschnitten, die parallel zu den Straßenbahnlinien liefen, komplett nach dem Patent Kümmler&Matter erneuert. Da die automatische Weichensteuerung der Straßenbahnen aber häufig nicht funktioniert, werden die Weichen in der Regel von Hand gestellt. An den Triebwagen befindet sich vorne ein Stab, mit dem die Weichen umgestellt werden können.

Am Dienstag morgen fuhr ich nach Ploesti, dort traf ich bereits um 8:00 Uhr am Bahnhof Süd ein. Hier befindet sich der Startpunkt der beiden Trolleybuslinien 44 und 202. Auf beiden Linien standen die Neoplan-Gelenktrolleybusse ehemals Lausanne im Einsatz, auf der Linie 202 sieben Wagen und auf der Linie 44 acht Wagen. Durch die wenig gefällige Innenstadt befuhr ich die Endstationen der beiden Linien, diejenige der Linie 44 lag an der Straßenbahnlinie 102 an einem Wohngebiet, diejenige der Linie 202 in einem Industriegebiet am Trolleybus-Depot. Hier waren nur die Ersatzteilspender der 2011 übernommenen Neoplan-Gelenkwagen zu sehen, ich konnte unter anderem Wagen 5904 und 5906 erkennen.



Die Haltestellenschilder in Bukarest sind relativ klein und unauffällig



Neoplan-Gelenktrolleybus 5923 vor dem Bahnhofsgebäude Ploesti Sud.

Um 14:00 Uhr startete ich in Richtung Galati. Als ich hier um 17:20 Uhr eintraf und vom Bahnhof zur Trolleybusstrecke hochging, fand ich dort vier Solaris auf einmal vor, leider konnte ich auf dem Foto nur drei festhalten:



Solaris Trollinos 1679/102 und 1681/104, dahinter 1682/104, kurz zuvor hat 1690/102 die Kreuzung mit der Strada Gării passiert.

Am ersten Besuchstag (15.5.18) waren alle 14 Solaris Trollino im Einsatz, am zweiten fehlte Wagen 1682, er stand auf dem Depotgelände und es wurde an ihm gearbeitet. Der erste Einsatz fand am 21. Dezember 2017 statt, die abgelesene Laufleistung von 20.580km (1689) bis 25.469km (1684) weisen auf einen bislang häufigen Einsatz hin.

Die MAZ-Trolleybusse sind erst 10 Jahre alt, jedoch besteht ein sehr hohes Rostaufkommen unterhalb der Fenster und in den Dachcontainern. Fünf der 10 Wagen standen am 2. Besuchstag im Einsatz, fünf weitere konnte ich im Depot sichten. Ebenfalls sah ich dort einen ausgeschlachteten ASTRA-Trolleybus.

Die Trolleybuslinie 102 wird mit einem ungewöhnlichen 10/6/4/10/6/4/10/6/4/5/5/6/4/10-Minuten-Takt befahren. Ein Umlauf dauert 80 Minuten, bei einem 10-Minuten-Takt werden 8 Kurse benötigt. Nun wird alle 20 Minuten auf 4/6-Minuten-Takt verdichtet, wofür vier Kurse und alle 40 Minuten auf einen 5/5-Minuten-Takt verdichtet, wofür nochmals zwei Kurse hinzukommen. Somit sind tagsüber 14 Kurse im Einsatz. Die Trolleybuslinie 104 verkehrt im 12/24-Minuten-Takt mit vier Kursen.



MAZ-Trolleybus 1405 im Einsatz auf Linie 104 an der Haltestelle Potcoava de Aur Richtung Innenstadt

Morgens kommt zusätzlich ein Einschubwagen zum Einsatz, der um 7:26 Uhr ab Micro 19 startet. Zwischen 7:19 bis 7:31 Uhr besteht von hier ein 3-Minuten-Takt. Den zusätzlichen Kurs bediente ein Diesellbus, für die zahlreichen Buslinien steht ein Wagenpark von über 100 Bussen zur Verfügung. Neben 20 MAZ-Diesellbussen vom Bj.2008 besteht der Wagenpark aus gebrauchten Diesellbussen aus den Niederlanden, zuletzt übernahm der Betrieb einige DAF/Wright SB200 Commander vom Baujahr 2003 von Arriva Heerenveen. Auch zahlreiche DAF SB250 / Berkhof Premier und DAF DL595 / Den Oudsten B96 gehören zum Wagenpark.

Der Straßenbahnbetrieb ist stark geschrumpft, es befinden sich vier Linien im Einsatz: Die Linie 39 als lange Durchmesserlinie wird von DÜWAG-Gelenktriebwagen aus Rotterdam ebenso wie die Linie 7 von Micro 19 in die Innenstadt bedient. Auf der Linie 44, die nur alle 30 Minuten fährt und die Linie 41, die nur stündlich verkehrt, kommt je ein Tatra-Gelenkwagen aus Berlin zum Einsatz.

Die Gleise von Micro 19 bis zur Innenstadt sind neu verlegt und in einem guten Zustand, noch im alten Zustand befindet sich die Strecke zum Depot. Wahrscheinlich aufgrund des schlechten Zustands wurde die Strecke über die Calea Prutului zum Bahnhof eingestellt, hier verkehrt nun eine Buslinie mit gleicher Liniennummer (36). Die Gleise von der Calea Prutului zum Bahnhof einschließlich der dort vorhandenen Wendeschleife wurden bereits komplett abgebaut.

Um 14:20 Uhr ging es wieder zurück nach Bukarest und von hier startete ich am Donnerstag morgen nach Brasov. Ich genoss die Fahrt über die Karpaten, der Zug bewältigte auf seiner Fahrt einige Höhenmeter, der höchste Bahnhof Predeal liegt auf 1054 m üNN. Leider setzte Regen ein, so dass ich die höheren Gipfel erst auf der Rückfahrt erblicken konnte.

In Brasov war der erste gesichtete Wagen der Linie 8 vor dem Bahnhof ein Dieselgelenkwagen. In Gegenrichtung erschien aber ein ehemaliger Bieler Trolleybus. Mit diesem (Wagen 69) fuhr ich nach Saturn. An der vorderen Türe befand sich ein abgesperrter Bereich, hier nutzte der Fahrer seinen eigenen Bereich, die Ablage vor Windschutzscheibe mit Deckchen und verschiedenen Dekorationen zugestellt. Es lag dort auch ein Fahrplan, dem ich entnehmen konnte, dass es sich um Kurs 4 handelt und ein Umlauf rund eine Stunde dauert. Beim 12-Minuten-Takt vormittags stehen somit fünf Kurse, nachmittags beim 7½-Minuten-Takt acht Kurse im Einsatz. Nachmittags konnte ich fünf Trolleybusse auf der Linie 8 sichten. Von 1987 bis 2006 verkehrte auf dieser Verbindung eine Straßenbahnlinie, von der aber keine Spuren mehr zu erkennen sind. Es bestand ein hoher Andrang auf den Trolleybus, der Gelenkbus war voll. Die Endhaltestelle Saturn ist mit einer Überdachung mit 6 Bussteigen ausgestattet, eine baugleiche Anlage fand ich auch an der anderen Endhaltestelle der Linie 2008 in Rulmentul vor:

*Brasov 69,
weiterhin im
Bieler Anstrich
startet von der
Endstation
Rulmentul*



In Rulmentul bestieg ich in Wagen 127 (ehemals Neuchatel) auf Linie 7, es war der einzige Trolleybus auf den drei Kursen dieser Linie. An der Innenstadt vorbei gelangte ich zum Busbahnhof Roman. Auch hier steht eine baugleiche Überdachung, hinter der der Renault-Trolleybus 308 pausierte. Er stand im Einsatz auf der Linie 33, die laut Fahrplan im 30-Minuten-Takt verkehrt. Ein Umlauf dauert knapp 30 Minuten, mittags wurde dem Fahrer 15 Minuten Pause eingeräumt, so dass einmal ein 45-Minuten-Abstand im Fahrplan besteht.

*Brasov 308 im
Einsatz auf der
Linie 33 an der
Endstation Valea
Cetății*



Die Linie 3 und 10 verkehren stündlich mit einem Kurs, sie sind laut Internet Trolleybuslinien, aber es verkehrten Autobusse. Insgesamt kommen auf den fünf als Trolleybuslinien bezeichneten Linien 14 Wagen zum Einsatz, bei meinem Besuch war aber davon nur die Hälfte von Trolleybussen bedient. Mit EU-Mitteln werden derzeit neue Dieselbusse beschafft, eine Ausschreibung für 105 Wagen stände kurz vor der Vergabe. Eine Beschaffung neuer Trolleybusse ist zurzeit nicht vorgesehen, da es auch an der Investition bei der Fahrleitung mangelt, werden wohl die alten Trolleybusse durch neue Dieselbusse ersetzt werden.

In Bukarest befuhr ich am Freitag Morgen noch die letzten Trolleybuslinien, hier pausieren an der Endstation Depoul Alexandria die Trolleybusse 5386, 5296 und 5260, bevor es wieder in Richtung Innenstadt auf der Linien 91 und 96 losgeht.



An der Strada Nițu Vasile verzweigen sich die drei Linien 76, 73 und 74, Wagen 5206 ist Richtung Piata Unirii unterwegs.

Nach Besuch der drei vom übrigen Netz isolierten Linien ging es zurück zum Hotel und vom Gara Basarab mit der Buslinie 780 zum Flughafen, wo der Flug um 12:30 Uhr wieder Richtung Düsseldorf startete.