

Mallorca-Reise 2012

Vom 20. - 23. April weilten einige Eisenbahnfreunde aus Deutschland und ich auf Einladung von Jean Jacques Werling vom AAFB (Verband der Eisenbahnfreunde der Balearen) auf der Balearen-Hauptinsel. Für mich war dies der erste Besuch seit August 2008, nach mehreren Anläufen. In dieser Zeit sind viele Dinge in Sachen Eisenbahn vorangekommen, einige andere jedoch leider immer noch nicht abgeschlossen, doch dazu später mehr.

Zu Beginn der Ausführungen möchte ich im Namen aller Gäste Jean Jacques für sein wundervolles Reiseprogramm danken, es ließ keine Wünsche offen. Außerdem gilt besonderer Dank Antonio Simarro Bernat vom AAFB, welcher uns viele Türen öffnete. Nicht vergessen werden dürfen auch Guillem Febrer Fons und Lluís de Victoria Ramis, ebenfalls vom AAFB, die Jean Jacques tatkräftig unterstützt haben. Und natürlich die Herren Andreu Artigues, Emilio Bohigas und Mateu Barcelo von der SFM, die uns die interessanten Informationen zur SFM lieferten und an Stellen führten, die für den normalen Reisenden ansonsten nicht zu erreichen sind, wie die Zugleitstelle, das Depot in Son Rullan oder die Führerstände der Fahrzeuge.

Die Anreise am Freitag erfolgte gemeinsam mit zwei weiteren Eisenbahnfreunden aus Pirna via Flughafen Dresden. Der Kurs DRS - PMI hat zudem sehr günstige Zeiten, das heißt es geht frühzeitig los und der Rückflug ist am Abend. Damit erhält man fast zwei weitere Tage, die man nutzen kann.

Am Abend trafen dann die anderen Teilnehmer ein, so dass wir dann vollzählig als erste große gemeinsame Aktion ein Abendessen in einer ehemaligen Weinkelter eingenommen haben.

Doch bereits zuvor hatten wir Frühreisenden Gelegenheit, das Eine oder Andere zu unternehmen, bevor uns Jean Jacques zu einem Extrapunkt der Reise eingeladen hat, einem Besuch bei der Modellbahn-Sektion des AAFB im Stadtteil Villeta.

Chronologische Folge der Reise

Freitag, 20.04.2012

Anreise, Ankunft in Son Sant Joan ca. 07:45 Uhr, auschecken, Mietwagen, das übliche eben.

Erstes Ziel, das Hotel direkt am Hauptbahnhof, einfach um auch die Örtlichkeit kennenzulernen und das Gepäck loszuwerden. Hier der Ausblick vom Zimmer auf die Estacion Intermodal und den Park Se Estacione.



Und weil es gut hierher paßt, kommen auch gleich die entsprechenden Nachaufnahmen.



Manacor - Einfahrt

Dann ging es zum ersten Fotostandort in Manacor. Dort hatte ich vor ein paar Jahren schon einmal versucht, Bilder zu machen, das scheiterte an einer seinerzeitigen Streckensperrung wegen Wartungsarbeiten, die ja nun auch einmal notwendig sind.



Als nächstes folgte, bereits dem Programm vom Sonntag vorgehend, ein Besuch des Wiederaufbauabschnitts Manacor - Artà, welcher im Moment leider "auf Eis" liegt. Dabei wurden bereits früher von anderen festgestellte Dinge untermauert. Es wäre wirklich Vorteilhaft, wenn die Strecke schnellstmöglich fertiggestellt würde, denn sowohl vom Potential zur Aufnahme von Verkehr als auch für touristische Zwecke (Aussicht auf das Meer usw.) hat dieser Abschnitt einiges zu bieten. Zudem wurde interessanter Weise nicht über den Platzbedarf einer vollkommen neuen Straße mit dem doppelten Querschnitt der Bahnstrecke um Son Servera gestritten. Es ist, wie früher schon einmal auf der Homepage bemerkt, eigenartig: Eine Bahntrasse, noch dazu auf nie für diesen Zweck entwidmetem Grund, stößt auf massiven Widerstand, eine doppelt und dreifach so breite Straße kann ohne öffentlich wahrnehmbare Gegenwehr über mehrere Kilometer angelegt werden. Wann gibt das endlich zu Denken? Vielleicht muß erst die ganze Landschaft dieser schönen Insel mit Straßen zugeklebt sein und kein Tourist mehr kommen, bis man merkt, das es der falsche Weg war ... Bei dieser Tour wurde in Son Servera ein kleiner Lichtblick bemerkt, denn einige wenige Leute werkten dort zumindest an der alten Zufahrtsstraße, die demnächst die Anwohner vom bemängelten Umweg (über die oben genannte Neubaustraße) entlasten soll. (Anmerkung: Eröffnet Ende Mai). Fotos zu diesem Teil folgen weiter unten.

Weiter ging es zu einigen persönlichen Zielen im Norden der Insel in Richtung Platja de Muro und Alcudia. Hier einige Landschaftsaufnahmen aus den Regionen Artà, Enllac und Llubi.



Llubi

Nach einer kurzen Mittagspause habe ich den Bahnhof Llubi angesteuert, um die dort fehlenden Bilddokumente der Dieseltraktion anzufertigen. Ja, ich weiß, mit dem Auto ... Aber wenn man möglichst viele Ziele innerhalb eines Zeitrahmens für den Zweck einer Dokumentation erreichen will, geht das nur so, es ist ja kein Urlaub im eigentlichen Sinne, sondern fast eine Dienstreise ... An den nächsten Tagen stand das Auto jedoch unbenutzt in der Tiefgarage, erst am Montag wurde es wieder "angelassen", alles an den folgenden Tagen wurde mit dem Zug erfahren, und zwar in beiden Bedeutungen des Wortes.



Enllac

Nach der Station Llubi war mein persönlicher Lieblingsbahnhof an der Reihe, Estacione Enllac, früher einmal Empalme. Hier trennen sich die beiden Streckenäste nach Sa Pobla (La Puebla) und Manacor. Seit dem letzten Jahr ist bis hier her auch die Fahrleitung gezogen, neben dem Wiederaufbau des Abschnitts Manacor - Artà das zweite Ziel der SFM, da der elektrische Betrieb sowohl betriebstechnische als auch wirtschaftliche Vorteile bietet. Die letzten Masten stehen genau am Trennpunkt der Strecken. In Enllac steht auch eine Dampflokomotive des AAFB abgedeckt unter einer Plane, die möglicherweise eines Tages wieder aus eigener Kraft unterwegs sein könnte. Unterstützung erfährt der AAFB durch die FerroCaib, einem Zusammenschluß historisch orientierter Eisenbahnfreunde. Dazu gehört auch die SFM. Außerdem stand noch ein "alter Chemnitzer" im Bahnhof, in Form eines SKL 25 mit Utensilien zur Fahrleitungsmontage. Leider fanden sich an der Front unschöne Verzerrungen in Form von NS-Symbolen, weshalb das Foto retuschiert werden mußte.





Ein weiterer Fotostandort wurde auf etwa halber Strecke nach Inca gefunden. Die Züge der Relation Palma - Enllac - (Sa Pobla) fahren jeweils auf dem richtigen Gleis, während die Züge mit dem Endziel Manacor in beiden Richtungen das linke Streckengleis benutzen. Das hat den Grund, das in Enllac aus Richtung Inca kein Gleiswechsel vom rechten in das linke Gleis möglich ist. Freilich könnten die Anschlußzüge aus Manacor auch in das Gleis 1 einfahren, der Einfachheit halber und da es wegen der Streckenfrequenz derzeit noch so funktioniert, wird in Inca bei der Ausfahrt in das "falsche" Gleis gewechselt. Die Signalisierung ist für diesen Gleiswechselbetrieb ausgelegt und zwar auf der gesamten Strecke zwischen Palma de Mallorca und Enllac, dem Endpunkt nicht nur der Fahrleitung, sondern seit 2009 auch der Zweigleisigkeit, welche zuvor nur bis Inca bestand.



Inca Fußgängerbrücke

Das nächste Ziel war einmal mehr die Fußgängerbrücke in Inca. Hier bekommt man auch Dachansichten der Triebwagen wunderbar vor die Linse. Diese Wahl hat unter anderem den Grund, das man auf die Bahnsteige der größeren Stationen nur mit gültigem Fahrausweis gelangen kann.



An dieser Stelle beendete ich zunächst meine Außenaufnahmen, denn es wurde Zeit sich auf das erste Zusammentreffen mit Jean Jacques nach unserem Treffen in Sachsen vor einem halben Jahr vorzubereiten. Also ging die Fahrt zurück ins Hotel, etwas frisch machen und dann war es soweit. Jean Jacques wartete bereits in der Lobby auf uns und es war ein freudiges Wiedersehen mit allen, die bereits angekommen waren.

Besuch beim AAFB - Sektion Modellbau

Gegen 17:45 Uhr trafen wir uns dann mit Jean Jacques in der Lobby des Hotels. Als zusätzliches Ziel hatte er ein Treffen bei den Modellbahnfreunden des AAFB auf der Straße "Dr. Barbieri, 1A in 07011 Palma de Mallorca" für uns früh Anreisende organisiert. Zu erreichen ist der Treff mit der EMT Buslinie 8 aus dem Zentrum (Estacion Intermodal zum Beispiel). Aussteigen muß man an der Haltestelle Ecke Cami de la Villeta / Carrer d'Oblates (Plaça de la Vileta). Auf dem Platz steht ein mehrere hundert Jahre alter Olivenbaum. Die Sektion des AAFB ist der einzige Modellbahnclub auf den ganzen Balearen. Es existiert noch eine weitere Gruppe, welche eine 5 Zoll Bahn in der Nähe der Station Son Fuster betreibt. Außerdem gibt es eine Sektion, die sich der Restauration der großen Eisenbahn verschrieben hat, ein Zeugnis davon legt der Swansee-Wagen in der Estacion Intermodal ab. Weitere Fahrzeuge befinden sich in Sineu und in der Hauptwerkstatt der SFM in Son Rullan in Aufarbeitung, doch dazu später mehr. Zur Zeit besteht eine Modulanlage die seit ca. 5 Jahren im Aufbau ist. Im Bau befindet sich weiterhin ein Modul des Bahnhofs von Llosetta. Wobei dort die Gleise nicht in HOm sondern HO verlegt werden. Außerdem gibt es eine Gartenbahnanlage in IIm. Bei den derzeitigen HO-Modulen handelt es sich um eine Fantasieanlage, die jedoch mit eindeutig mallorquinischen Szenen ausgestattet worden ist. So gibt es einen Tunnel mit der entsprechenden Werbung für den bekannten Likör oder Nachbildungen von Olivenhainen in der Form von Terrassen, wie sie in der Tramuntana-Region vorkommen. Die aktuelle Segmentanlage verfügt über eine Märklin-Digital-Steuerung und wird von Zeit zu Zeit präsentiert.





Nach unserem Besuch bei den freundlichen Modellbahnern, die sich über unser Interesse gefreut haben, kehrten wir zurück zum Hotel, wo dann auch die Nachzügler eingetroffen waren. Als dann verabredeten wir eine Zeit, um alle gemeinsam ein malloquinisches Abendessen einzunehmen. Wir gingen, vorbei am Retter vor den Mauren, in ein Restaurant in einer alten Weinkelter und ließen dort den ersten Tag gemütlich ausklingen.



Der Samstag, 21.04.2012

Fahrt mit der Metro

Das erste Ereignis des Samstags war die Führerstandsmitfahrt mit der Metro, welche uns begleitet durch Mateu Barcelo von den SFM geboten worden ist. Selbstverständlich wurde für die Fahrt ordnungsgemäß eine Fahrkarte erworben. In der Metro gab uns Herr Barcelo einige Erläuterungen. Hier einige Bilder aus dem Führerstand auf dem Tageslichtabschnitt bei Son Sardina sowie einige Bilder vom Bahnsteig mit der abfahrbereiten Metro und die Gruppe beim Verlassen der Estacion Intermodal, mit dabei Antonio Simarro Bernat (Toni), Guillem Febrer Fons und Lluís de Victoria Ramis von den AAFB sowie Mateu Barcelo, der Bahnbetriebsleiter / Lokleiter der SFM, welcher uns am Montag noch in die Zugleitstelle der SFM führen wird.



Fahrt nach Sóller, Besichtigung der Zugleitstelle und des Betriebswerkes in Sóller Fahrt mit der Straßenbahn nach Port de Sóller mit anschließender Schifffahrt nach Sa Calobra und zurück nach Palma

Fahrt nach Sóller mit der FCS

Das nächste Ereignis war dann die Fahrt mit der Ferrocarril de Sóller in den gleichnamigen Ort auf der anderen Seite des Tramuntana Gebirges. In gemütlicher Fahrt führt die Strecke zunächst durch die Straßen von Palma de Mallorca um kurz vor der Via Cintura eigenen Bahnkörper zu erreichen. Weiter geht es durch die Vororte bis Son Sardina. Ab dort beginnt der ländliche Bereich, es werden noch zwei Stationen durchfahren, die vorrangig dem Touristenverkehr, mit großzügigen Parkmöglichkeiten für Busse, dienen. In der Station Santa Maria es marinos befindet sich ein Gleisanschluß zur Bahnmeisterei mit großem Gleislager der FCS. Hier sind auch die meisten Unterhaltungsfahrzeuge hinterstellt. Durch Mandel und Olivenhaine geht es auf Bunyola zu, der größten Zwischenstation auf der Strecke. Für Interessenten steht auf der Homepage ein relativ aktueller Streckenplan zum Download zur Verfügung, welcher mir freundlicher Weise von Herrn Rudolph zur Verfügung gestellt wurde. Ab Bunyola gewinnt die Strecke zunehmend den Charakter einer Gebirgsbahn, es geht durch mehrere Tunnel hindurch, bevor die nicht bediente Station Jardins d'Alfabia durchfahren wird und kurz darauf der Zug im Scheiteltunnel das Tramuntana Gebirge auf einer Länge von rund 3 km durchquert. Auf der anderen Seite angekommen, wird kurz darauf ein Viadukt überfahren um dann an einem Monument, gewidmet dem Bahnbau vorbei zu fahren. Als nächstes wird die Kreuzungsstelle am Mirador des Pujol d' en Banya erreicht. Der nach Sóller fahrende Zug hat hier einen Fotoaufenthalt bis der andere Zug den Bahnhof in Richtung Palma passiert hat. Von hier aus hat man einen wunderschönen Blick auf das im Tal liegende Sóller, der Orangenstadt der Insel. Bereits seit etwa der Mitte des Tunnel hat die Talfahrt begonnen, welche sich im Stil einer Gebirgsbahn mit mehren Kehren bis zum Bahnhof von Sóller fortsetzt. Nach einigen weiteren Tunnel wird der mit fünf Bogen längste Viadukt der Strecke, der Viaducte Cinc Ponts (oder Monreals) überquert. Es folgen dann noch weitere kurze und schließlich der Kehrtunnel Cinc Cent. Vorbei geht die Fahrt an der Küstenstraße nach Andratx weiter ins Tal. Kurz vor dem letzten Tunnel wird die Station Can Tambora erreicht, hier verlassen die Touristen von Rundfahrten gewöhnlich den Zug, um mit Bussen weiter befördert zu werden. Bei der Ausfahrt aus dem letzten Tunnel, welcher ebenfalls fast einen Halbkreis beschreibt, wird die Endstation erreicht. Dabei fährt man durch die Anlagen des Betriebswerkes hindurch, links die der anschließenden Straßenbahn nach Port de Sóller, rechts die der FC, wobei beides durch eine Gesellschaft betrieben wird und die Anlagen des Betriebswerkes auch von beiden Bahnen benutzt werden. Leider konnte uns Jean Jacques an diesem Tag nicht begleiten, es ging ihm gesundheitlich nicht gut.









Die Zugleitstelle der FCS in Sóller

Nach der Ankunft in Sóller besuchten wir die Zugleitstelle der FCS. Alle Fahrzeuge sind mit GPS ausgestattet, was die Verfolgung des Standorts auf einem PC ermöglicht. Dort werden auch die Einhaltung von gegebenen Fahrbefehlen überwacht, was die Zugleitung erheblich vereinfacht. Die einzelnen Streckenabschnitte können auf verschiedenen Bildschirmen dargestellt und es kann zwischen einer Karten- und einer Satellitenansicht gewechselt werden. Auf die gleiche Weise funktioniert die Überwachung der Bahnanlagen mittels Kamera an diversen Standorten wie Bahnsteigen. Das Personal der Ferrocarril de Sóller gab uns überaus detaillierte Antworten auf unsere Fragen, vielen Dank dafür.



Das Betriebswerk der FCS

Nächste Station war eine Besichtigung des Betriebswerks der FCS. Wir hatten dabei viel Glück, denn eigentlich hatte uns Jean Jacques mitgeteilt, das es leider nicht möglich sein würde, dem Bw einen Besuch abzustatten, da am Samstag nicht dort gearbeitet wird. Zwei nette Mitarbeiter der FCS haben es uns dann aber doch ermöglicht, einen kleinen Einblick in die aufwendige Unterhaltung der nun doch schon recht betagten Fahrzeuge zu bekommen. Der Fuhrpark der FCS ist bis auf einige Nachbauten von Reisezugwagen noch aus der Zeit der 1920er Jahre original erhalten. Welchen Aufwand es bedarf, die Fahrzeuge betriebsfähig zu unterhalten, wissen viele nicht abzuschätzen. Am ehesten vielleicht Leute, die selbst einem Eisenbahnverein angehören, der eine Dampflokomotive oder Wagons betreibt. Bei der Straßenbahn verhält es sich etwas anders, dort sind in den letzten Jahren einige Zukäufe aus Lissabon getätigt wurden (Triebwagen mit der 20er Ordnungsnummer, bis vor einiger Zeit waren diese auch alle Rot lackiert). Die anderen stammen zum Teil von der Straßenbahn in Palma de Mallorca. Auf den Bildern sind Restaurationsarbeiten an einem der Straßenbahntriebswagen (Nr. 4) zu sehen sowie ein Straßenbahnfahrgestell und die Fahrmotoren der Straßenbahn sowie ein Ersatzmotor für die Tw 1 - 4 der FCS. Weiterhin verschiedene Werkstatteinrichtungen wie die Schmiede. Die neueste Errungenschaft der FCS ist eine Gleisstopfmaschine, sie ist erst ca. ein Jahr alt. Wie man sich sicher vorstellen kann, ist die Unterhaltung der ebenfalls aus Nostalgiegründen im Originalzustand mit ungeschweißten Gleisjochen belassenen Strecke nicht ganz einfach, denn man bedenke die erheblichen Niederschlagsmengen, die innerhalb kürzester Zeit über das Tramuntana-Gebirge hereinbrechen können. Da sind derartige Maschinen eine willkommene Hilfe, zumal es die Gleisunterhaltung zusätzlich vereinfacht.





Die neue Gleisstopfmaschine von Plasser&Theurer

Die neueste Errungenschaft im Fahrzeugpark der FCS ist die mit 8 Stopfpickeln ausgestattete Gleisstopfmaschine. Sie ermöglicht eine effiziente Unterhaltung des Streckennetzes. Jedes Jahr werden damit zum einen die laufende Unterhaltung als auch die planmäßigen Reparaturen an den Gleisanlagen durchgeführt. Man verfügt über eine weitere Maschine von P&T, welche zumeist in Bunyola für kurzfristige Einsätze vorgehalten wird (etwa Streckenmitte). Für die FCS ist diese Maschine ein vergleichsweise großes Gerät, freilich kann man es nicht dem Stopfexpress 9x für Regelspurstrecken gegenüberstellen. Ein Stolz für die Gesellschaft ist das Gerät aber allemal.



Die Fahrt mit der Straßenbahn nach Port de Sóller

Nachdem wir unsere Besichtigung im Bw abschlossen hatten, ging es "rasant" weiter. Wir fahren mit der Straßenbahn nach Port de Sóller. Die Bahn ist gleistechnisch mit der FCS verbunden, hat jedoch ein anderes Stromsystem als diese. Die Abfahrt ist vor dem Empfangsgebäude, einige Meter tiefer als der Bahnsteig der FCS. Zum Einsatz kommen neuerdings Garnituren in Sandwich-Traktion, womit man sich das zeitintensive Umsetzen erspart. Aber nicht alle Garnituren verkehren so, zeitweilig zum Beispiel für Zusatzzüge kommen auch Tw+Bw+(Bw) Züge zum Einsatz. Meist werden bei den Sandwichzügen zwei Beiwagen eingereiht. Kurz unterhalb des Einstiegs steht ein ehemaliger Gepäckwagen der FCS, eingemauert und als Servicestand benutzt. Die Fahrt führt durch das Zentrum von Sóller, vorbei an der Kirche und über den Markt. Zwischen einer Häuserreihe befindet sich auch der kürzeste Bahnsteig, er ist genau einen Tritt lang. Weiter geht die Fahrt über ein paar Brücken, die Torrente queren, dann wird ein ebenfalls als Monument bezeichneter Platz erreicht und die Straßenbahn wechselt auf die andere Seite der Straße nach Port de Sóller. Es folgen einige weitere Haltestellen, meist als Ausweichstelle ausgebaut, dann wird der Straßentunnel von Port des Sóller passiert und kurz darauf beginnt die Strandpromenade des Ortes. Diese wurde in den letzten beiden Jahren vollkommen umgestaltet, das Gleis der Straßenbahn mußte dazu um einige Meter weiter ins landesinnere verschoben werden. Inzwischen sind die Bauarbeiten nahezu abgeschlossen. Auf der Höhe der Anleger für die Personenschiffahrt von Port de Sóller befindet sich das Empfangsgebäude, dort endet die Fahrt. Früher gingen von hier aus noch Gleise weiter bis ins Marine-Depot, heute wird nur noch die Umsetzanlage im Anschluß an die Endstelle betrieben, alle weiteren Gleisanlagen sind demontiert.







Mit dem Schiff nach Sa Calobra, Fußweg zum Torrent de Pareis

Als dann gingen wir zum Schiffsanleger um eine ca. einstündige Fahrt nach Sa Calobra entlang der Nordwestküste zu unternehmen. Dort angekommen wurde ein typisch mallorquinisches Mittagessen eingenommen, mit Paella und allem was dazugehört. Da wir auch etwas Zeit mitgebracht hatten, konnten wir dann durch den Tunnel bis zum Torrent de Pareis, welcher jedoch noch nicht ohne naß zu werden betreten werden konnte. Erst zu einer späteren Zeit fällt er vollständig trocken. Sa Calobra indes kann auch über eine abenteuerlich anmutende Gebirgsstraße erreicht werden. Interessant wird es vorallem bei Gegenverkehr ... Am Nachmittag ging es dann in umgekehrter Reihenfolge zurück nach Palma, wo auch dieser Tag wieder mit einem gemeinsamen Abendessen ausklang.











Zum Abschluß des ersten Teils des Berichtes noch einige Bilder aus der Hauptstadt





Abschlußbemerkung

Alle Inhalte unterliegen dem Urheberrecht. Alle hier gezeigten Bilder sind von den Autoren freigegeben oder von mir selbst.

Demnächst erscheint der zweite Teil, beginnend am Sonntag mit der Fahrt nach Manacor mit Zwischenhalt bei den AAFB in Sineu. In Manacor wurde dann das kleine aber feine Eisenbahnmuseum besucht. Anschließend ging es per Bus an den Wiederaufbauabschnitt und zurück über Sa Pobla nach Palma. Am Montag stand dann noch die Besichtigung der Zugleitstelle in Palma und des Depots in Son Rullan auf dem Plan, lassen Sie sich überraschen. Eventuell wird es auch ein Video geben, schau'n wir mal.

Die hier im Bericht verwendeten Bilder werden zumindest teilweise demnächst auch in den Galerien zu finden sein, lassen Sie mir dafür jedoch bitte noch etwas Zeit.

Bildautoren:

Frieder Jehring / Pirna
Friedrich Jung / Landau
Jens Haipeter / Chemnitz

Textautor:

Jens Haipeter