

Mallorca-Reise 2012 - Teil 2 / Tag 3

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.

Chronologische Folge der Reise, Tag 3

Sonntag, 22.04.2012

Der Sonntag startete mit einer Zugfahrt in einem der neuen Triebwagen der Reihe 81. Die Fahrt ging zunächst bis Enllac. Dort wartete bereits der Dieseltriebwagen, der uns weiter bis Sineu bringen sollte. Die Zugläufe sind generell in Enllac gebrochen. Die SFM setzen derzeit alles daran, um diesen Zustand in absehbarer Zeit zu ändern, da es erhebliche Einschränkungen für die Reisenden mit sich bringt, auch wenn die Übergangszeit in Enllac sehr kurz ist, so müssen doch alle Reisenden in den jeweils anderen Zug wechseln.

In der Estacio Intermodal sind inzwischen alle Gleise mit Tunnelfahrleitung versehen und der Busbahnhof ist auch bereits seit einiger Zeit in Betrieb. Zu Beginn waren nur die Gleise 2, 3 und 10 für die Metro mit Deckenstromschienen ausgerüstet worden.

Jean Jacques löste unsere Fahrkarten am Automaten, man kann jedoch auch an einem Schalter seine Tickets kaufen, es ist eben ein Bahnhof einer Großstadt. Auskünfte werden nett und zuvorkommend erteilt. Einige Blicke in die Bahnsteilhalle der Estacion Intermodal auf den folgenden Bildern. In der zweiten Reihe rechts die Gedenktafel zum Start des Fahrleitungsbaus am 05. Mai 2010.

Estacio Intermodal Placa de Espana - Palma de Mallorca (EI)



In der Estacio Intermodal (EI)

Unter der Rolltreppe ist ein alter Tressor aus der Anfangszeit der Bahn ausgestellt. Fast genau gegenüber ist die historische Dampflok Nr.6 "Landaluce" mit dem Swansea-Wagen auf Gleis 4 aufgestellt. Der bzw. die Wagen wurden in mühevoller Arbeit von den Eisenbahnfreunden des AAFB restauriert. Die Lok allerdings stammt nicht von den Bahnen der Insel, sondern von der C.F.V.M. aus dem Norden des spanischen Festlandes. Die Lok der FCM mit der Bahnnummer 6 hatte den Namen "Sineu". Im Vergleich zu 2007 (Bilder 7 - 9) sind auch zwei Wagen hinzugekommen, außerdem hat der Zug das Gleis gewechselt (damals Gleis 6) . (Bild 5 und 6 - Gerhard Schumann, VEF, Wien, März 2007)

Überhaupt unternimmt die SFM einiges für die Unterstützung der Vereine, wie wir später noch sehen werden. Im Depot Son Rullan steht auch noch der letzte erhaltene 4-achsige Reisezugwagen, wie er bis in die siebziger Jahre im Einsatz war. Leider ist sein Zustand noch nicht so, das er auch ausgestellt werden könnte, es geht eben auch hier nicht alles auf einmal, obwohl die AAFB sehr aktiv sind. Es sind mehrere Fahrzeuge in Restauration, auch die Diesellok der FS konnte gerettet werden und hat einen Unterstand in Sineu gefunden.

Leider ist es nicht gelungen, die vor einigen Jahren auf die Insel gekommene E-Lok, das Crocodil, zu retten. Der Lokkasten stand mehrere Jahre eingezäunt am Bahnhof von Santa Maria es Marinos, da wo sich seit ca. drei Jahren der Gleisbauhof der FC befindet, und wurde Anfang diesen Jahres verschrottet. Die Drehgestelle befanden sich einige Zeit am Güterschuppen Gleis in Bunyola. Geplant war die Umspurung auf 914 mm der FS und der Einsatz vor Dienstzügen, gegebenenfalls auch, bei Ausfall einer der vier Siemens-Triebwagen, vor Reisezügen.

Was ebenfalls auffällt, die SFM hat ihre neuen Triebzüge der Reihe 91, die für die Strecke Manacor - Arta gedacht sind, teilweise in der EI hinterstellt, um sie vor Vandalismus zu schützen. Ein anderer Teil der sechs Fahrzeuge befindet sich in Son Rullan bzw. in der Wendeanlage der Metro in der Station UIB.



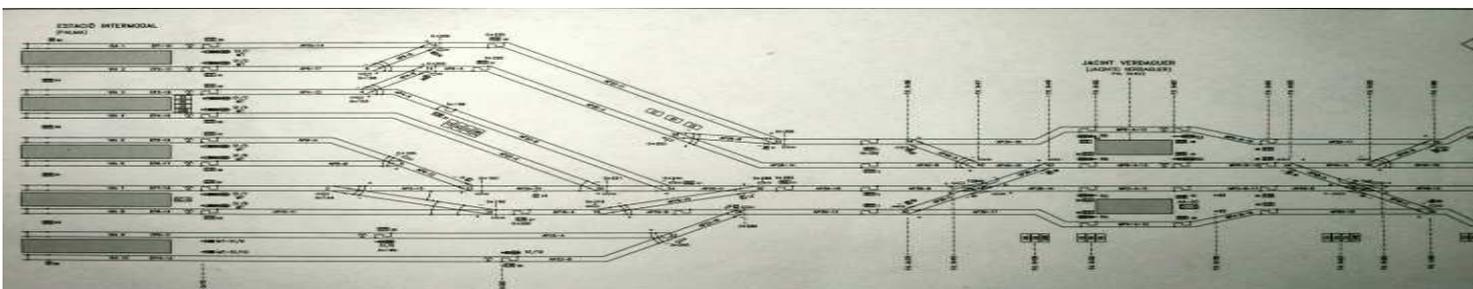
Die Fahrt nach Sineu

Begeben wir uns jetzt an den Bahnsteig, unser Triebwagen, 81-13/83-08/83-09/81-14, steht schon am Gleis 7 bereit. Die Triebköpfe mit gerader Endnummer stehen in Fahrrichtung Inca.

Für einen Sonntag und die für mallorquinische Verhältnisse recht frühe Uhrzeit (9:00 Uhr), herrschte reger Betrieb im Bahnhof. Unsere Begleiter waren wie, an den Vortagen, auch wieder mit von der Partie, und haben sich dankenswerter Weise auch den Sonntag um uns bemüht. Wobei einige erst später in Sineu zu uns gestoßen sind, um dort den Stützpunkt des AAFB für uns zu öffnen. Jean Jacques konnte an diesem Tag aus gesundheitlichen Gründen leider nicht mit uns kommen, er verließ uns auf dem Bahnsteig wieder und gab uns in die Obhut von Toni. In der unteren Reihe sehen Sie den Systemkontrollbildschirm der 81er Triebwagen.



Wir verlassen die EI von Bahnsteig 7 über das weitläufige Gleisvorfeld. Grundsätzlich kann aus jedem Streckengleis in jedes Bahnsteiggleis ein- und ausgefahren werden. Einschränkend für die Metro gilt hier, das ein Wechsel ins falsche Richtungsgleis bereits vor der Station Jacint Verdaguer erfolgen muß. Im Anschluß das originale schematische Gleisbild bis einschließlich der Weichenverbindung vor der Station Jacint Verdaguer. Die senkrechten Striche sind die Metermarkierungen. Die letzte (oder erste) Weiche (52) befindet sich bei km 1,006. Insgesamt 24 einfache Weichen und zwei DKW sind im unterirdischen Bahnhof derzeit eingebaut - Palma macht Mügeln bei Oschatz inzwischen wieder alle Ehre. Die Gleise 1 - 3 dienen dem Betrieb der Metro, die Gleise 4 - 10 dem sonstigen Verkehr. Im Gleisvorfeld ist in Gleis 10 eine Aufständering vorhanden, welche zu Anfang für die täglichen Fristarbeiten an den Metrotriebwagen benutzt wurde, als die Fahrleitung noch nicht bis Son Rullan gereicht hat (Son Rullan seit 25.02.2011 in Betrieb). Die Gleise 2, 3 und 10 waren von Anfang an mit Deckstromschiene ausgestattet. Für größere Arbeiten wurden die Triebwagen mit Hilfe eines 61er Dieseltriebzuges in die Hauptwerkstatt nach Son Rullan geschleppt. Der neue Bahnhof wurde innerhalb von rund zwei Jahren zwischen 2005 und März 2007, dem offiziellen Einweihungsdatum errichtet und ist auf den ersten Blick recht großzügig ausgelegt. Sollten alle geplanten Maßnahmen jedoch irgendwann in die Realität umgesetzt werden, reichen die Gleisanlagen dann wohl gerade noch aus (Flughafenanbindung etc.)



Doch zurück zu unserer Fahrt. Nach rund 600 m ist die Station Jacint Verdaguer erreicht. Der nächste Halt ist in der Haltestelle Son Costa / Son Fortesa. Hier trennen sich auch Metro und Überlandbahn. Während die Metro nach links ihre Tunnelfahrt fortsetzt, tauchen die Züge Richtung Inca kurz nach der Via Cintura aus dem Untergrund auf. Die Rampe führt fast bis zur nächsten Station, Son Fuster. Weiter geht die Fahrt durch Wohn- und Industriegebiete, die alle noch zu Palma gehören. Kurz vor der Station Verge de Lluc passieren wird die Hauptwerkstatt der SFM in Son Rullan. Es folgen noch Pont d'Inca und Pont d'Inca Nuo, dann wird das Stadtgebiet von Palma verlassen und wir erreichen bei km 7,0 den Haltepunkt am Industriegebiet von Marratxi.

Die nächste Station ist der Bahnhof von Marratxi. Alle Züge nach Manacor fahren an Werktagen ohne Halt bis hier her durch. Die Takt-Füllzüge befuhren bis 2007 nur den Abschnitt Palma - Marratxi, dann wurden sie auch bis Inca verlängert, so dass ein unsymmetrischer 20/30 Minuten-Takt bis dorthin besteht.

Letzte Station im Ballungsraum von Palma ist Festival Park (de Marratxi), kurze Zeit auch als Es Caülls bezeichnet. Bis zu dieser Haltestelle bei km 9,5 hat die Strecke Stadtbahncharakter, mit entsprechend dichter Haltestellenfolge (insgesamt zehn, was einem Abstand von ca. 1000 m entspricht). Auf den folgenden 20 km sind es "nur" fünf Haltestellen, einschließlich Inca. Die Züge müssen diesen Umständen natürlich auch nachkommen, und die erforderlichen Parameter für Beschleunigung und Abbremsung erfüllen, was mit den neuen elektrischen Triebwagen von CAF als gelungen bezeichnet werden kann. Nur so ist es möglich, die in den letzten Jahren gewonnenen Fahrgäste auch bei der Bahn zu halten.

Seit der ersten Modernisierungswelle, beginnend Mitte der 1990er Jahre, hat sich die Bahn auf der Insel einen festen Platz erobert, den es zu verteidigen gilt. Für die Bahn sprechen die Bequemlichkeit, man fährt schließlich direkt in das Zentrum der Inselmetropole hinein, vorbei an Stau und Parkplatzsuche. Und die SFM unternimmt alles, um die Leistungsfähigkeit zu erhalten und sogar noch zu erhöhen.

Kurz nach dem Besuch wurden weitere Blockstellen in Betrieb genommen, um die Zugdichte noch einmal erhöhen zu können. In Überlegung ist dabei der Einsatz der eigentlich für die Strecke Manacor - Arta vorgesehenen Triebwagen der Reihe 91 als Sprinterzüge. Hierfür wäre aber die Anpassung zumindest eines Teils der Bahnsteiganlagen erforderlich, da es sich um niederflurige Stadtbahnzüge handelt. Für die Triebwagen wäre dies allemal die bessere Alternative, denn die Garantiezeit läuft derzeit ohne Einsatz ab, da die Fertigstellung der Strecke nach Arta augenblicklich vollkommen ungewiss ist, wie wir später noch sehen werden. (Aktueller Stand: Bahnsteige in der EI, Sta. Maria und Inca sollen entsprechend angepasst werden)

Das erste Bild ist kurz vor Poligon de Marratxi, gefolgt von einer Aufnahme einer der neuen Blockstellen (hier bei Santa Maria. Mit Streckenhöchstgeschwindigkeit geht die Fahrt weiter nach Inca.



Halt in Alaro y Consell. Die Angabe im Fahrplan und die Ansage im Zug ist genau umgekehrt. Die Bilder danach zeigen einige Blicke in die Berge der Tramuntana und kurz vor Inca auf eine größere Finca. Das letzte Bild zeigt die Einfahrt in den Bahnhof Inca bei km 28,5. Seit 2010 ist die Strecke bis Enllac ab hier neu zweigleisig ausgebaut. Am ebenfalls neuen Bahnsteig 3 in Inca ist ein am Wochenende nicht benötigter Dieseltriebwagen, in diesem Falle 61-18/62-01/61-17 abgestellt. Die Reihung ist bei den Dieseltriebwagen gleich den elektrischen Fahrzeugen, die ungerade Ordnungsnummer zeigt nach Palma.



Die Züge der Relation Palma - Manacor wechseln in Inca nach der Ausfahrt auf das "falsche" Steckengleis. Da der gesamte zweigleisige Streckenteil zwischen Palma und Enllac für den Gleiswechselbetrieb ausgelegt ist, spielt das sicherungstechnisch keine Rolle. Man könnte freilich auch die Dieseltriebwagen in Enllac auf Gleis 1 wechseln lassen, das ist von den Fahrstraßen her möglich, rein betriebstechnisch spielt jedoch auch das keine Rolle. Natürlich kann man sich hier fragen, ob die rund 5 km bis Enllac denn unbedingt haben ausgebaut werden müssen.

An dieser Stelle muß man jedoch den gesamten Umfang der ursprünglichen Ausbauplanungen berücksichtigen. Man hat hier den Weg gewählt, sich keine Engstellen in das Netz zu bauen und deshalb zunächst die Hauptstrecke einem Ausbau unterzogen. Leider wechseln auf Mallorca, wie anderswo auch, mit jedem Regierungwechsel auch die primären Zielstellungen, anstatt begonnenes im anfangs gesteckten Zeitrahmen fertigzustellen, baut die eine Regierung(-spartei) lieber Straßen, die andere setzt auf nachhaltigen (- ich liebe dieses Wort -) öffentlichen Nahverkehr. Das dabei Geld verbrannt wird, schein niemanden zu interessieren.

Hinzu kommt die im Augenblick ach so schlimme Euro-(Währungs)-Krise, die in meinen Augen weiter nichts als eine Zahlenkrise ist, deren wahre Verursacher in absehbarer Zeit nicht zur Verantwortung gezogen werden. Statt dessen machen sie lieber so weiter, es wird ja von allen er-(ge-)tragen.

Vorgesehen war ein weiterer Aus-(Neu-)bau der Bahn bis Alcudia/Polenca sowie eine Art Ring von Manacor über Felanitx und Santany nach Palma und nicht zu vergessen ist die bereits begonnene Wiederanbindung von Arta auf der Schiene mit einer Erweiterung an die Küste nach Cala Ratjada. Gleichwohl die Fertigstellung des Wiederaufbauabschnitts nach Arta momentan nicht ganz sicher ist, stirbt die Hoffnung zuletzt, denn auch hier sind schon eine Menge Gelder verbaut worden, was den Weiterbau eigentlich erzwingt. Vor allem der dafür noch notwendige Zeitrahmen (siehe auch Vorsatz) ist im Moment nicht abzuschätzen. Eigentlich hätten schon Ende 2011/Anfang 2012 die ersten Züge nach 1977 den westlichen Endpunkt wieder erreichen sollen. Zu diesem Thema kommen wir noch, wenn wir im weiter unten befindlichen Kapitel den derzeitigen Ausbaustatus Manacor - Arta betrachten.

Umsteigen in Enllac

Wie bereits berichtet, sind alle Zugläufe mit Ausnahme der jeweils ersten und letzten Verbindung, in Enllac gebrochen, seit dem am 17. Februar der Auftakt zum elektrischen Betrieb zwischen Palma und Enllac erfolgt ist. Als erstes kommt in der Regel der jeweilige Dieseltriebwagen von den Endzielen in Enllac an (auf dem Foto unten ist die Ausnahme abgebildet (Wochenende)). Diese halten jeweils am Bahnsteig des zugehörigen Streckengleises, denn nach Enllac geht es jeweils eingleisig weiter nach Manacor bzw. Sa Pobla. Der Vorlaufbetrieb zwischen Palma und Inca startete bereits am 11.01.2012.

Kurze Zeit nach Ankunft des Dieselsuges fahren auch die elektrischen Anschlußzüge ein. Hier ist es so, dass der Triebwagen der Relation Palma - Sa Pobla den zweigleisigen Abschnitt von Inca jeweils auf dem rechten Streckengleis zurück legt. Im Gegensatz dazu, verkehren die Triebwagen mit dem Endziel Manacor ab Inca auf dem linken Gleis.

Zurück nach Inca geht es in jedem Falle auf dem rechten Streckengleis. Beide Züge stehen sich dann am Bahnsteig gegenüber. Es wechselt auch das gesamte Personal. Mit dieser Maßnahme kann eine sehr kurze Wendezeit erreicht werden. Für die Reisenden ist dieser Umstand auf Dauer jedoch unzumutbar. Daher setzt die SFM alles daran, auch die beiden Streckenäste in absehbarer Zeit auf elektrischen Betrieb umzustellen.

Letzte Erkenntnisse hierzu sehen wie folgt aus: Gegebenenfalls wird die Baumaßnahme durch einen privaten Investor ausgeführt, und die Kosten über eine Art Maut zurückgezahlt. In Deutschland ist die A8 zwischen München und Ulm ein Beispiel dafür.

Hier nun ein paar Bilder aus Enllac, welche unter anderem die Umsteigesituation aufzeigen. Als erstes Serie die Relation Palma - Manacor, nachfolgend dann Palma - Sa Pobla. Dann die Einfahrt aus Sa Pobla aus der Sicht des Triebfahrzeugführers. Das erste Bild zeigt den ersten Fahrleitungsmast auf dem Streckenäst nach Manacor.



Während der Triebwagen nach Palma auf dem linken Bild Enllac verläßt, nähert sich ein weiterer Zug, diesmal aus Sicht des Triebfahrzeugführers von Sa Pobla kommend Enllac. Der Zug passiert das Vorsignal und auch hier den ersten Fahrleitungsmast um dann unmittelbar nach der Brücke das Einfahrtsignal zu erreichen. Die Anzahl der Passagiere trägt, denn es ist Sonntag Mittag. Für diesen Tag und die Uhrzeit sind es jedoch eine ganze Menge an Fahrgästen.



Was gibt es sonst in Enllac

Die Station Enllac liegt nicht innerhalb einer Ortschaft, ja nicht einmal in der Nähe eines Ortes. Empalme, wie die Station früher hieß, hat die Bedeutung wie Abzweigung oder Gabelung. Auch der Name Enllac hat die Bedeutung von Verknüpfung. Und das trifft es in dieser Station eigentlich auch am Besten. Hier zweigte schon immer, seit ihrer ersten Eröffnung, die Strecke nach Sa Pobla oder La Puebla ab. Seit Februar diesen Jahres ist Enllac auch Endpunkt des elektrischen Streckennetzes der SFM, was aber nicht so bleiben soll.

Nach einem Gespräch mit verantwortlichen der SFM besteht seitens der Bahngesellschaft die Befürchtung, dass, wenn dieser Zustand zu lange andauert, ein Teil der Fahrgäste wieder von der Bahn abwandern könnte. Daher ist die SFM bestrebt, beide Streckenäste so schnell wie möglich ebenfalls unter Fahrleitung zu haben. Für die SFM hat dies auch logistische Hintergründe, denn zur Zeit müssen zumindest Teile der 61er Flotte noch unterhalten werden. Jeden Tag am Morgen oder am Abend erfolgt ein Austausch der Einheiten, da sie ja zumindest betankt werden müssen. Für diese Überführungen wird die erste bzw. letzte Fahrt genutzt.

In Enllac befanden sich im April noch die Triebwagen des Unfalls von 2010, als kurz nach dem Bahnhof von Sineu der morgentliche Zug in das Geröll des abgerutschten Hang gefahren war. Aus heutiger Sicht ist dieses Ereignis noch glimpflich ausgefallen, gleichwohl es eine der schwersten Katastrophen war. Die Fahrzeuge zeigen sich inzwischen in einem erbärmlichen Zustand, fast vollständig mit Graffiti beschmiert.



In Enllaç habe ich auch einen "alten Chemnitzer" in Form eines Skl 25 entdeckt. Er dient der Fahrleitungsunterhaltung, wie ein weiter Bruder in Form eines DB KlV, welcher zum Besuchszeitraum in Santa Maria stand. Der Skl trug an seiner Front eine unschöne Verzierung, welche ich aus den Bildern retuschiert habe. (in Form eines Kreuzes ... Schmierfinken gibt es eben überall)



Ebenfalls hier hinterstellt ist eine weitere Dampflokomotive, die laut Aussage der Mitglieder des AAFB eines Tages wieder unter Dampf stehen und für touristische Züge genutzt werden soll. Die Lok stammt wie auch die in der EI ausgestellte vom spanischen Festland.



Weiter geht die Fahrt nach Sineu

Seit 2000 wurde Enllaç bereits wieder über die Schiene erreicht. Zunächst wurde die Strecke nach Sa Pobra ausgebaut und wiedereröffnet. Im Jahre 2003 wurde dann auch der Betrieb bis Manacor neu aufgenommen, mußte infolge eines Hangabrutsches auf dem Umgehungsabschnitt von Petra jedoch noch einmal bis Anfang 2004 unterbrochen werden. Von der Eröffnung es ersten Abschnitts bis zur Fertigstellung und während der nochmaligen Unterbrechung war Sineu End- und Umsteigepunkt. Daher rühren auch die großzügigen Bushalteplätze. Theoretisch könnten in Sineu Kreuzungen durchgeführt werden, wie auch in Petra, praktisch wird dies jedoch nicht genutzt.

Wir befinden uns jetzt im Anschlußzug nach Sineu/Manacor, hier einige Führerstandsufnahmen und die Ankunft in Sineu.





Aufenthalt in Sineu

In Sineu erwartete uns etwas besonderes. Die Freunde der malloquinischen Eisenbahn AAFB, öffneten für uns ihr dortiges Domizil. Was wir vorfanden, war überraschend. Zum einen zeigten sie uns voller Stolz den fast fertigen Wagen von WUMAG Görlitz (noch ein Sachse auf der Insel) und einen in Restauration befindlichen Triebwagen. Wir hoffen natürlich, das es tatsächlich zu einem Einsatz auf der Inselbahn kommen wird und drücken den Freunden vom AAFB alle Daumen. Die nächste Überraschung für mich war, das sich auch die einzige Diesellok aus dem Bestand der FS hier befindet, für mich galt sie als verschollen, nachdem ich sie zuletzt 2003 auf dem Stumpfgleis neben der Wartungshalle in Son Rullan gesehen habe. Den WUMAG-Wagen konnten wir auch im inneren besichtigen und es wurden uns einige Erläuterungen von Guillem Febrer Fons und Lluís de Victoria Ramis zu diesem Fahrzeug gegeben. Auch hier wieder einige Bilder, dabei beginnen wir mit einem Blick auf die Stadt Sineu.



Vom Bahnhof aus sind es nur wenige hundert Meter bis zum Depot des AAFB, irgend etwas scheint nicht zu stimmen, doch dann gehen dir Türen auf.





Nach dem Besuch bei den Eisenbahnfreunden ging es zurück zum Bahnhof, wo die Fahrt nach Manacor fortgesetzt wurde.



Bei der Ausfahrt aus Sineu passieren wir die Unglücksstelle von 2010. Mit einem Zeitaufwand von fast einem Jahr wurde der Hang saniert. Gleichzeitig wurde auch der Platz geschaffen für einen zweigleisigen Ausbau. Weiter führt uns die Reise über Sant Joan und Petra nach Manacor. Die Haltestelle Sant Joan wird derzeit nicht bedient, die Nähe zu Sineu und die dadurch recht geringe Frequenz an Passagieren rechtfertigen diesen Schritt. Zwischen Petra und Manacor befindet sich auch der längste gerade Abschnitt der SFM, knapp 4 km geht es schnurgerade dahin, bis zur Autobahn. Die Bilder auch hier wieder aus der Sicht des Triebfahrzeugführers.

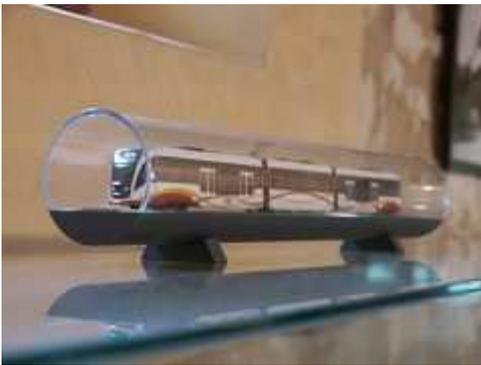


Bahnhof Manacor - Eisenbahnmuseum



Im oberen Geschöß des Bahnhofsgebäudes von Manacor befindet sich ein kleines, aber feines Eisenbahnmuseum. Es erzählt die Geschichte der Bahnen auf Mallorca von den Anfängen bis in die Neuzeit. Um uns einen etwas tieferen Einblick zu gewähren, gab Antonio Simarro Bernat einige extra Erläuterungen rund um die Ausstellung und die Exponate. Leider sind alle Beschreibungen nur in spanisch gehalten, es sind also auch keine englischen Erläuterungen vorhanden. Der Besuch der Ausstellung ist kostenlos möglich, dazu ist es nur erforderlich, sich beim Bahnhofspersonal zu melden (mein aktueller Wissensstand - ohne Gewähr).

In der Ausstellung finden sich auch verschiedene Modelle von Fahrzeugen. Die neueste Errungenschaft ist das Modell eines der Triebwagen der Reihe 91 von Vossloh. Wir waren Zeugen, als es in das Museum eingeliebert wurde. Weiterhin ist ein 1:87 Modell des Depot Son Rullan in seiner ersten Ausbaustufe zum Ende der 1990er Jahre vorhanden. Eine weitere Modellbahnanlage von Antonio Sanchis Florit ist leider nicht mehr im Museum, sie stellte den Bahnhof Manacor im Betriebszustand zu Beginn der 1950er Jahre im Maßstab dar. Bei meinem Besuch 2007 konnte ich davon noch Fotografien machen, wovon unten eine einfügt ist.





Und nun noch einige Bilder aus dem Jahr 2007 von meinem ersten Besuch im Museum. Zu sehen sind unter anderem ein Triebwagen der Reihe 61 in einer nicht realisierten Lackierungsvariante und die N-Anlage des Bahnhofs Manacor in seiner größten Ausdehnung. Weiterhin eine Spurlehre, diverse Werkzeuge und eine Weichenlaterne. Es folgen Utensilien des Zugbegleiters und zum Schluß ein Profilabschnitt. In diesen ist im Gedenken an die Umspurung bis Enllac (Phase 1 des Wiederaufbaus in Richtung Arta/Sa Pobla) im Jahr 2000 eine Widmung eingeschlagen.



Nach dem Besuch im Museum ging es nahezu ohne Pause weiter mit dem Bus, um die Baustellen entlang der Strecke nach Arta zu besuchen.

Kommen wir nun zum aktuellen Stand im Wiederaufbauabschnitt Manacor - Arta

Die Teilstrecke zwischen Manacor und Arta befindet sich jetzt seit der 2010 im Wiederaufbau. Am 27.03.2010 wurde im Bahnhof Arta die symbolische erste Schwelle verlegt. In den Jahren 2010 und 2011 bis zum Baustop am 28.07.2011 wurden fast die gesamte Trassierung erneuert, Bahnsteige angelegt und die vorhandenen Gebäude in den Stationen saniert. Bereits einige Zeit zuvor, nämlich in den Jahren 2007 - 2009 wurde der Bahnhof Sant Llorenç vollkommen restauriert und auf die bevorstehende Wiedereröffnung vorbereitet. Wenn man die Bilder anschaut, könnte man auch jetzt im April 2012 meinen, der nächste Zug kommt gleich an ...

Die Planungen sahen vor, dass der erste Zug auf einem Teilstück bereits 2011 verkehren sollte. Dann wurde der Termin weiter und weiter verschoben. Es folgte die Regionalwahl mit der bekannten Folge des Baustops. Zur Zeit finden offenbar Verhandlungen statt, die eine Fertigstellung der Strecke bis zum Jahr 2015 vorsehen (Stand August 2012).



Doch beginnen wir der Reihe nach, also Start am Bahnhof von Manacor. Vom Bahnhofsvorplatz ging es in die Palmenallee, welche den Streckenverlauf markiert. Auf diesem Abschnitt sollen eine oder zwei weitere Haltestellen entstehen, wenn denn die Trassierung so wieder hergestellt wird, wie sie schon einmal bis 1977 bestand. Hier wurden die Gleise im Zuge der Allee entfernt. Interessanter Weise wurden alle anderen Gleise ab dem Straßenübergang, an dem jetzt die provisorische Endhaltestelle entstehen soll, bis Arta belassen und erst mit dem Baustart 2010 nach und nach entfernt. Der Straßenübergang an der Carrer de Sant Llorenç wird zur Zeit nur von einer Herde Ziegen und Schafe benutzt. Zweite Reihe rechtes Bild Zustand 2006.



Bauplatz provisorische Endstelle Manacor an der Carrer de Sant Llorenç. Entlang der Palmenallee führt die Trasse zum Bahnhof. Ob und wie man sich in Manacor entscheidet ist noch nicht klar. Daher wird es bei der Betriebsaufnahme zunächst keinen Lückenschluß zum vorhandenen Netz geben. An dieser Stelle auch eine kurze Erklärung, warum die Fahrzeuge für die Teilstrecke niederflurig bestellt worden sind: Die Stadt Manacor hat von Anfang an auf eine gleichzeitige Einführung einer Art Straßenbahn bestanden um auch innerörtliche Verkehre zu bewältigen. Die vorhandene Bahntrasse bietet sich dafür an, da sie aus dem Zentrum heraus nahezu einen Halbkreis um die Stadt beschreibt. Später kam die Idee auf, ähnlich wie in Palma eine unterirdische Variante zu bauen. Und seit dem herrscht Streit. Die Fahrzeuge indes waren da schon bestellt. Sie befinden sich seit 2011 auf der Insel und sollen nun vorerst auf der Relation Palma - Inca auf einer Schnellverbindung eingesetzt werden.



Die Trasse verläßt das Stadtgebiet von Manacor in einem Bogen und folgt dann ein geringem Abstand parallel der MA-15. Hier sind die Arbeiten an der Trassierung weitgehend abgeschlossen, Brücken und Durchlässe wurden saniert, es fehlt auf Teilstrecken eigentlich nur noch die Bettung und das Gleis.

Son Mas 2006 und 2012, Cami de Can Felip, Cami de Son Trobat, alles 2012



Unterführung MA 15 vor Sant Llorenç. Dieses Bauwerk ist bereits seit 2006 fertiggestellt, im Zuge des Neubaus der Umgehung von Sant Llorenç. Bilder 4 bis 6 sind aus der Zeit der Fertigstellung, auch hier lagen die 914 mm Gleise noch komplett und wurden erst beim Bau entfernt (Bild 4)



Tunnel vor dem Bahnhof Sant Llorenç, östliches Portal aus Richtung Manacor, Bahnhof Sant Llorenç Zustand 2006 vor der Sanierung. Bilder vom aktuellen Zustand finden Sie einleitend zu diesem Kapitel.



Brücke in der Ausfahrt des Bahnhofs Sant Llorenç, Zustand 2006 und Trasse 2006 und 2012 Richtung Arta.



Auch diese Brücke wurde bereits 2006 saniert und mit einem neuem Überbau versehen, Bilder 1 und 2 April 2012, Bilder 3 und 4 aus 2006, Bild 5 aus 2007. Bild 6 zeigt die Trasse in Richtung Son Carrio parallel zur Landstraße MA 4022 im April 2012.



Nach Sant Llorenç folgt die Trasse der MA 4022 in einem weiten Bogen wird zunächst Son Carrió erreicht. Der Bahnhof ist ebenfalls inzwischen saniert, die Bahnsteige und Parkplatzanlagen wurden errichtet. Eine weitere Besonderheit in Son Carrió ist, das hier eins von zwei Depots gebaut worden ist, über deren Größe man sich streiten kann. Zunächst einige Bilder aus dem Jahr 2007, als hier noch alles ruhte.



Und nun ein Blick auf die Trasse, ebenfalls 2007, links auf dem linken Bild wird das neue Depot errichtet werden, in der Mitte Blick in Richtung Arta, vorbei an den Gebäuden. Überall erkennt man die noch liegenden 914 mm Gleise. Das rechte Bild ist vom Wegübergang in Richtung Bahnhof fotografiert, Blickrichtung Manacor. Auf den Bildern vom aktuellen Zustand befindet sich dort dann die Mauer und der zweite Bahnsteig.



Son Carrió im Jahre 2012, auf dem Baustellenschild prangt noch das ehrgeizige Ziel, doch zu diesem Zeitpunkt ruhen die Arbeiten bereits seit fast einem halben Jahr. Wie man sehen kann, sind die Nebenanlagen einschließlich der Bahnsteige fertiggestellt bzw. kurz davor. Auch die Trasse in Richtung Arta ist schon weitgehend fertig. Deutlich zu erkennen ist die zweigleisige Anlage des neuen Planums, auch daran entzündeten sich die Gemüter, wie an den auf den ersten Blick zu großen Depotanlagen hier und in Arta. Die Frage ist jedoch, gibt es weniger Unmut, wenn nach ein paar Jahren wieder angefangen wird zu baggern, weil dann tatsächlich das zweite Gleis benötigt wird? Ich denke, es wird auf jedenfall mit Fingern gezeigt, egal wie man es anstellt. So ist jedenfalls die Voraussetzung gegeben, zügig ein zweites Gleis verlegen zu können. Die Tunnel geben es freilich derzeit als Engpaß nicht her, aber das sind jeweils kurze Abschnitte.





Hier nun ein Blick auf das Depotgebäude in Son Carrio. Man muß dazu wissen, das es ein zweites in Arta gibt, welches noch ein wenig größer ausgefallen ist. Seit geraumer Zeit wird nun darüber diskutiert, ob den diese beiden Bauwerke notwendig sind. Auf den ersten Blick sicher nicht, denn zur Zeit ist nur davon auszugehen, das sechs Triebwageneinheiten der Reihe 91 auf dieser Strecke zum Einsatz kommen. Sieht man jedoch die gesamten Planung an, so waren (sind?) weitere Train-Tram Strecken vorgesehen und aus diesem Blickwinkel rechtfertigen sich die Bauten dann schon, denn sieht man einmal nach Son Rullan, dort ist seit der ersten Inbetriebnahme immer wieder erweitert, geändert und noch mal geändert worden. Zuletzt ist der zweigleisige Hallenanbau für die neuen Triebwagen der Reihe 81 entstanden, welcher am 24.02.2011 seiner Bestimmung übergeben wurde. Hier ist man den anderen Weg gegangen und hat von vorn herein genügend Wartungsraum geschaffen. Außerdem müssen die Züge nacht untergestellt werden können und das am Besten unter Verschuß, denn selbst das eingezäunte Gelände von Son Rullan hat Sprayer nicht ganz davon abhalten können, die Fahrzeuge zu verschmutzen. (siehe die eine Metroeinheit)



Von hier aus geht es weiter nach Son Servera. Da die Zufahrt aus Richtung Portochristo an der MA 4023 zu diesem Zeitpunkt noch in Arbeit war, umfahren wir den Ort über die im Vorfeld des Eisenbahnbaus neu errichtete Umgehungsstraße. Bei dieser Straße gab es offenbar keine Proteste, obwohl dafür vollkommen neues Baurecht erforderlich war. Die Proteste gabe es aber sehr wohl bei der nicht entwidmeten Bahntrasse, da sich inzwischen einige Eigentümer den bequemen Weg unter Einverleibung der Bahntrasse erschlossen haben. Ein Teil der Widerstände mag auch an zusätzlichem Landbedarf gelegen haben, denn die Trasse ist jetzt weitestgehend für ein zweites Gleis ausgelegt. Auch in Son Servera beginnen wir mit ein paar Bilder aus dem Jahr 2006. Damals beherbergte der Bahnhof noch die Musikschule.



Die Gleisseite des Bahnhofs, ebenfalls im Jahre 2006



Inzwischen existiert diese Wärterbude nicht mehr. Sie befand sich an der Carretera de Commellar Fondo, ganz in der Nähe des zwischenzeitliche gesperrten Zufahrtweges von der MA 4026. Rechts wieder die noch liegenden Gleise in 914 mm.



Hier noch drei Bilder (2007) auf halber Strecke zwischen Son Carrio und Son Servera bei der Cami de sa Punta.



Bevor Son Servera erreicht wird, muß man zwei kurze Stücke auf der Bahntrasse zurück legen, hier auch Cami de sa Punta. Da man niveaugleiche Übergänge im Zuge des Wiederaufbaus vermeiden will, wird die Straße hier abgesenkt.



Ein kurzer Blick zurück, auch hier sind Sanierungsarbeiten am Tunnel abgebrochen worden.



Son Servera, die neue Umgehungsstraße, eigentlich ein Segen für den Ort, dennoch sind die Anwohner unzufrieden mit der Situation, da sie einen Umweg von rund 3 km in Kauf nehmen müssen, das ist viel für Inselverhältnisse ...



Seit Anfang Mai ist nun auch die Zufahrt aus Richtung Portochristo (MA 4026) wieder befahrbar, es war dies der einzige Platz an der ganzen Bahnbaustelle, an welchem sich im April 2012 die Bagger bewegten.

Nach dem Bahnhof findet sich diese schöne Brücke. Wenn der Trasse weiter in Richtung Arta gefolgt wird, unterquert sie beim Kreisverkehr an dem die Umfahrungsstraße endet die Ortszufahrt nach Son Servera.



Werfen wir nun einen Blick auf den Bahnhof von Son Servera. Die Bahntrasse durchschneidet gewissermaßen den ganzen Ort, allerdings in seiner Randlage. Etwa in der Mitte befindet sich der Bahnhof. In den Ort gelangen Sie über eine schöne Freitreppe, siehe Bilder von 2006. Auch hier sind die Anlagen weitgehend fertiggestellt, es fehlen nur die Gleise und das Leben auf dem Bahnsteig in Form von Reisenden. Wenn man sich anschaut, mit welcher Mühe die Gebäude restauriert worden sind, bleibt es wirklich nur zu hoffen, dass die Strecke fertiggestellt werden wird. Es ist nun bereits so viel Geld investiert worden, dass es eine schlimme Sünde wäre, alles wieder verfallen zu lassen.



Von hier aus sind es noch etwa zehn Bahnkilometer bis nach Arta. Die Strecke bietet in diesem Abschnitt auch wunderschöne Blicke auf das Mittelmeer in die Bucht von Arta. Der Bahnhof Arta war vor einigen Jahren bereits als Touristen-Information ausgebaut worden. Die ehemalige Gleislage war mit Pflastersteinen ausgelegt und auf dem alten Bahnsteig standen einige Skulpturen. Wie bei den anderen Stationen auch hier zunächst Bilder aus den Jahren 2006 und 2007. Hier auch im Vergleich zu 2012 die obligatorische Schranke von Arta.



Zwischen Son Servera und Arta wird noch ein weiterer Tunnel durchfahren, auf dem Bild das westliche Portal aus Fahrtrichtung Manacor. Auf der MA 4041 befand sich dieser Wegübergang. Wenn die gesammelten Daten stimmen, ist es der Übergang, an dem sich 1977 der Unfall ereignete, worauf der Bahnbetrieb zwischen Manacor und Arta eingestellt worden ist. Rechts daneben der Zustand 2012, die Trasse ist angearbeitet. Auf dem Reststück bis nach Arta sind am Planum noch die meisten Arbeiten zu verrichten.



Noch bevor die Strecke den Bahnhof erreicht, befindet sich in Arta ein zweites Depot mit Werkstatt im Bau. Wenn man aus Richtung Son Servera über die MA 4041 auf Arta zufährt, sieht man ein großes rotbraunes Gebäude kurz vor dem Friedhof, das ist es. Ich habe einen Blick durch den Bauzaun hinein gewagt. Und ja, es ist großzügig bemessen, aber für einen sicheren Bahnbetrieb werden nun einmal auch Werkstätten benötigt. Drei Hallengleise sind da nicht zu wenig.



Ob es sich hier um die erste oder die letzte Schraube handelt, nun ja, die Zeit wird es zeigen. Hier noch ein Blick am Depot vorbei in Richtung Son Servera und ganz rechts in Richtung Arta. Auch hier ist wieder die zweigleisige Anlage des Planums zu erkennen.



Der Endpunkt im Bahnhof Arta ist erreicht. Das Gelände war abgesperrt, aber durch diverse Zäune konnte man schon das eine oder andere Foto machen. Auch hier das gleiche Bild wie in den anderen Stationen, fast alles ist fertig und die alten Gebäude sind toll saniert. Und was fehlt, die Gleise. In Arta sind die meisten Gebäude noch vorhanden, wie das Empfangsgebäude, der Güterschuppen, das Wasserhaus und auch die Dienstwohnung für die Personale. Einst standen hier noch zwei Remisen, eine für Wagen und eine für Lokomotiven bzw. Triebwagen.



Mit dem Stand der Niederlegung des Berichts im August 2012 - leider etwas mit Verzug zur Reise, aber verschiedene Gegebenheiten ließen es nicht anders zu - scheint nun doch wieder Bewegung in den Bahnbau zu kommen. Zum einen ist angekündigt, das die Triebwagen der Reihe 91 zunächst auf der Strecke zwischen Palma und Inca mit einem Zwischenhalt in Santa Maria in Betrieb gehen sollen. Das Ganze soll mit vier Zugpaaren am Tag in einer Art Schnellverkehr geschehen. Zum anderen ist die SFM in Verhandlungen wegen des elektrischen Vollausbaus. Und zu guter letzt gibt es wieder Gespräche mit der Zentralregierung, um die angefangenen Arbeiten nach Arta doch zu einem guten Ende zu führen.

An dieser Stelle verlassen wir die Baustelle und begeben uns mit dem Bus nach Sa Pobla. Dort wird eine deftige mallorquinische Mittagsmahlzeit eingenommen bevor es am Nachmittag mit der Bahn zurück nach Palma geht. Wir danken dem Busfahrer, der zwischenzeitlich auch noch eine zerborstene Heckscheibe zu beklagen hatte für seinen sonntäglichen Einsatz.

Rückfahrt Sa Pobra - Palma

Von unserem Mittagsmahl ging es zunächst zu Fuß zum Bahnhof von Sa Pobra. Dieser liegt seit der Wiederinbetriebnahme rund 400 m vom alten Bahnhof entfernt am Stadtrand von Sa Pobra. Man kann jedoch in gerader Linie den alten Bahnhof sehen.

Der alte Bahnhof von Sa Pobra beherbergt jetzt die Station der Policia Local. Somit ist auch für die Zukunft des Gebäudeensembles gesorgt. Das rosa von vor ein paar Jahren ist auch von der Fassade gewichen (Bilder 2007), heute stellen sich die Gebäude in einem freundlichen hellen gelb vor.



Fußweg auf der alten Trasse zum Bahnhof



Unser Zug ist eingefahren. Nun haben wir ja noch vor, einige Aufnahmen aus dem Führerstand zu machen. Da die Wendezeit gut bemessen ist, gibt es noch diese kleine Einlage von mir. Zunächst sieht die Scheibe noch so aus, aber gleich nicht mehr.



Ein internationales Scheibenreinigungsteam aus Spanien und Deutschland sorgt für den klaren Durchblick. Nun ist es nicht so, das SFM die Züge nicht reinigt, aber durch den Staub und Insekten wird die Scheibe außerhalb des Wischerradius eben doch schmutzig und für Foto's und Filmaufnahmen, was tut man da nicht alles. Der Triebfahrzeugführer war jedenfalls auch nicht dagegen also ging es mit Schwung auf die Schaku.



Nun herrscht der volle Durchblick für Personal und Gäste, der Abfahrtauftrag wird hier per Signal erteilt



Muro, auch hier wurden Signale aufgestellt für eine zusätzliche Blockstelle



Llubi ist als Kreuzungsbahnhof ausgebaut, wird aber derzeit nur als Haltepunkt genutzt (linkes Gleis).



Enllaç, weitere Bilder siehe auch Hinfahrt, ganz rechts Antonio der Triebfahrzeugführer bei dieser Fahrt.



Inca



Binissalem, Zugbegegnung vor Alaro y Consell



Speisestelle kurz vor der Station Alaro y Consell, Bahnhof Consell



Bahnhof Santa Maria



Festival Park



Marratxi, Polygon de Marratxi, Pont d'Inca Nuo, Son Fuster



Tunneleinfahrt Palma, Son Costa/Son Fortesa



Jacint Verdaguer, Palma EI



Mit diesen Aufnahmen klingt der dritte Tag aus. Im dritten Teil werde ich über den vierten und letzten Tag der Reise berichten. Ursprünglich sollte das hier mit abgehandelt werden, da wir nun aber schon auf Seite 30 angelangt sind, bietet sich ein weiterer Teil an.

Abschlußbemerkung Teil 2

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

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

Gerhard Schumann / Wien (2 Bilder)

Jens Haipeter / Chemnitz (2006, 2007, 2012)

Textautor:

Jens Haipeter