



Thomas Franke

NoHAB-Triebwagen in Portugal

Mittlerweile ist die Teilnahme unserer HVLE-Lehrlinge an einem Auslandspraktikum keine Frage mehr. Die Fragen sind nur noch, wo geht es hin und was machen wir. Für den Herbst 2022 standen ein Schienenbus in Polen, der Tresorwagen in Dänemark und eben ein Triebwagen in Portugal zur Auswahl. Die Entscheidung fiel recht schnell für Portugal. Den Tresorwagen hat die vorjährige Abschlussklasse gebaut (FE 03/22) und der Schienenbus in Polen muss weiter warten.

▲ Zu den letzten Arbeiten gehört das Anschrauben des Kühlergrills und das Anbringen der Griffstangen und Schilder. Alle sind gespannt, wie das fertige Fahrzeug aussieht.

Im Internet fand ich das Foto eines Schmalspurtriebwagens von NoHAB, der ziemlich desolat, aber für die Auszubildenden nicht abschreckend aussah. Die Suche führte recht schnell an João Cunha, der ein zweisprachiges (portugiesisch und englisch) Buch über die NoHAB-Triebwagen in Portugal geschrieben hat, das ich sehr empfehlen kann. Ihn schrieb ich an und bekam überraschend schnell eine Antwort. Er stellte den Kontakt zum Direktor der CP Histórico, Carlos Machado her und dieser war schnell für das Projekt zu begeistern. Daraufhin fuhr ich im Mai 2022 nach Portugal und gemeinsam suchten wir den Bahnhof in Livração auf, wo sich nicht nur der Triebwagenschuppen befindet, sondern noch das

gesamte Ensemble der Kleinbahn vorhanden ist. Dem Eisenbahnromantiker blutet das Herz, wenn er daran denkt, dass hier nie wieder ein Zug fahren wird. Teile der Strecke sind zum Radweg umgebaut und am ehemaligen Endpunkt der Bahn befindet sich ein Eisenbahnmuseum. Im Triebwagenschuppen waren mit dem 9102 und 9103 noch zwei der einst drei Triebwagen umfassenden Serie der Schmalspurtriebwagen von 1948 vorhanden, die ihre gesamte Einsatzzeit auf der inzwischen eingestellten Linha do Tâmega von Livração über Amarante nach Arco de Baúlhe verbracht haben. Im gesamten Triebwagenschuppen lag der Taubenkot so hoch, dass alle freiwillig eine Maske aufsetzten. Schnell war klar, dass

wir hier nicht arbeiten können. Kurzerhand beschloss Carlos Machado die Fahrzeuge nach Contumil in die Hauptwerkstatt überführen zu lassen.

Die Überführung der seit 2002 abgestellten Triebwagen fand Anfang September 2022 statt und wir reisten Ende des Monats an, um für drei Wochen vor Ort zu arbeiten.

Die Anreise ist allerdings fast schon einen eigenen Artikel wert, denn sie erfolgte per Eisenbahn. Mit dem ICE fuhren wir am frühen Morgen von Berlin nach Karlsruhe und von da weiter nach Paris-Est. Jetzt war Zeit für eine Stadtbesichtigung, bevor am Abend unser Nachtzug von Paris-Austerlitz nach Latour-de-Carol fuhr. Das Nachtzugfahren musste erstmal geübt werden. Nachdem vier Mann im 6er-Abteil waren, kam der Ruf „hier ist kein Platz mehr“. Das Problem ließ sich aber mit etwas Geduld lösen. Der Bahnhof Latour-de-Carol, den wir am Morgen erreichten, verfügt über drei Spurweiten (SNCF Normalspur, Train de Jaune 1000 mm und CP mit iberischer Breitspur). Hier wurde für ein ausgiebiges Frühstück im Bahnhofskiosk eingenommen und anschließend eine Besichtigung durchgeführt, bevor wir mit dem Rodalies (einer Art S-Bahn) nach Barcelona fuhren. In Barcelona machten wir eine Pause und zogen für eine Nacht in die Jugendherberge ein.

Am nächsten Morgen fuhren wir mit einem AVE von Barcelona-Sants nach Madrid- Puerta de Atocha und von da ohne größere Pausen mit der Cercanias (wieder so eine Art S-Bahn) nach Madrid Chamartin, von wo unser Zug nach Santiago de Compostela abging. Auf dieser Fahrt im Talgo 250 erlebten wir in Medina del Campo in der Spurwechselanlage den Wechsel zur iberischen Breitspur, ohne dass der Zug dafür angehalten wird.

In Santiago de Compostela haben wir keine Zeit zum Pilgern, wollen wir doch heute noch Porto erreichen. Demzufolge geht es mit einem Regio



▲ ▲ Der Taubendreck in der Halle von Livração ist unübersehbar. Die Verursacher beobachten uns vom Portalkran.

▲ Der Nachtzug aus Paris mit der Nez cassés 7282 hat Latour-de-Carol erreicht und wir fahren weiter nach Barcelona.

◀ In Madrid Chamartin stehen verschiedene Talgo-Züge bereit. Wir fahren mit dem Talgo 250 rechts nach Santiago de Compostela. Er wird auch Patito genannt. Das bedeutet kleine Ente.



Am Nachmittag des 13. April 2002 ist der kleine NoHAB Schmalspur-Triebwagen 9103 aus Livração im seinerzeitigen Endbahnhof Amaranthe angekommen und wartet auf die Rückfahrt.
(Foto: Matthias Hille)

weiter nach Vigo Urzaiz, einem neuen Bahnhof, dem man vergessen hat, einen internationalen Buchungscode zu vergeben. Jetzt lernen wir, dass eine Fahrkarte nicht wichtig ist. Einzig die Reservierung berechtigt zur Mitfahrt. Da unsere aus dem oben erwähnten Grund nur bis zum Bahnhof vor Vigo geht, möchte uns der Zugbegleiter am liebsten auf freier Strecke aussetzen. In Vigo muss man nun durch die halbe Stadt laufen, bis man am Bahnhof Vigo Guixar ankommt, von wo der Zug nach Porto fährt. Von Porto noch mit der Metro (eine Straßenbahn) nach Contumil und schnell in unsere AirBnB-Wohnung, die für die nächsten drei Wochen unser zu Hause ist.

Am nächsten Tag stellen wir uns in der Hauptwerkstatt in Contumil vor, bekommen unsere Umkleide-schränke und eine Arbeitsschutzzeiweisung, die den halben Tag dauert. Im Gegensatz zu unseren früheren Auslandspraktika in Eritrea und Griechenland gibt es hier in Portugal auch bei CP Histórico Managementsysteme. Den Tag beschließen wir im Zentrum von Porto.

Bereits auf der Rückfahrt sind wir wieder, als uns die SNCF in Avignon diese Parade bereitstellt.

Nun aber geht es los. Wir machen einen Arbeitsplan und die dazugehörige Einteilung. Eine Gruppe baut die Türen aus, zwei Mann bauen alle Anbauteile wie Haltestangen, Spiegel und Fensterwischer ab und machen dabei eine große Entdeckung. Die



nächste Gruppe bearbeitet ein Loch im Fußboden und die ersten Schleifarbeiten am Wagenkasten werden auch durchgeführt.



Und das alles unter ständiger Beobachtung der portugiesischen Werkstattmitarbeiter. Ich kann ihre Skepsis verstehen. Da kommt eine Gruppe Halbwüchsiger aus Deutschland und möchte einen Triebwagen restaurieren. Das muss beobachtet werden. Ein Loch ist im Wagenkasten neben der Stelle mit dem Loch im Fußboden (da muss es jahrelang gereinigt haben), bei dem ich überlege, ob es noch gespachtelt werden kann oder ob geschweißt werden muss. Wegen der Sicken entscheiden wir uns für das Spachteln. Nachdem zweiten Schleifen komme ich zeitig von der Mittagspause zurück und sehe aus der Ferne, dass die Arbeit vom Werkstattmeister und vom Maler begutachtet wird. Ich bleibe erstmal in einiger Entfernung stehen und hole mir einen Kaffee. Als sie mich sehen, kommen sie beide zu mir und heben den Daumen. Ab dem Zeitpunkt war es mit allen in der Werkstatt eine super Zusammenarbeit. Wenn wir Material oder Werkzeug brauchten, haben uns alle geholfen, obwohl wir uns oft nur mit Händen und Füßen verständigt haben. Auch für die Arbeiten an der Steuerung und an den Dieselmotoren bezogen sie die Auszubildenden mit ein.

An den Nachmittagen zieht es uns oft in das Zentrum von Porto, wo zum Beispiel die alte Straßenbahn (nicht zu verwechseln mit der Metro) zum Meer fährt und auch sonst jede Menge los ist. An den Wochenenden geht es in das Douro-Tal, wo samstags und sonntags neben den Planzügen mit den 1400er Dieselloks auch die Dampflok 0186 zwischen Regua und Tua fährt. Matthias Hille berichtete darüber im Fern-Express 04/21.

Aber auch die Schmalspurbahn von Aveiro nach Sernada de Vouga ist Ziel eines Ausflugs. Es ist die letzte portugiesische Schmalspurbahn und hierhin soll auch unser NoHAB-Triebwagen umgesetzt werden und für historische Fahrten zum Einsatz kommen. Historisch fährt hier bis jetzt mit der 9004 eine Diesellok von Alstom und aus Waldbrandgefahrgründen nur im Winter gelegentlich die Schmalspur-Mallet E 214. Alle diese Fahrten sind immer bis auf den letzten Platz besetzt und so hat der 9103 bestimmt eine rosige Zukunft. In einer Fotomontage habe ich schon einmal versucht, dies umzusetzen, um die Vorstellung zu beflügeln.

Nun habe ich ja noch eine Entdeckung erwähnt. Unter den verschiedenen Lackschichten der Griffstangen und Fahnenhalter kam tatsächlich ein wunderschönes Messing zum Vorschein. In mühevoller Kleinarbeit legten die Auszubildenden



Ebenfalls in Avignon sehen wir den Wendezug mit der 22247. Das R hinter der Betriebsnummer steht für réversibilité und kennzeichnet die Ausrüstung mit zeitmultiplexer Wendezugsteuerung.

alles frei und es erstrahlte in Zusammenhang mit dem neuen Lack, der in der letzten Woche aufgetragen wurde. Carlos Machado holte sogar noch die originalen NoHAB-Emaillenschilder hervor, die an der Front angeschraubt wurden. Allerdings nur für die zum Abschluss stattfindende Fotosession, danach kamen sie wieder in den Schreibtisch des Chefs.

Ja und dann waren sie vorbei, die drei portugiesischen Wochen des HVLE-Auslandspraktikums. Wir wurden gefragt, ob wir für den 9102 wiederkommen würden. Das haben wir uns für den Herbst 2024 vorgenommen. Und vielleicht ist dann der 9103 schon im Vouga-Tal und wir können eine Runde mit ihm drehen.

Jetzt begaben wir uns auf die Heimfahrt, die natürlich wieder mit der Bahn angetreten wurde, obwohl mir seitens der Auszubildenden mehrfach mitgeteilt wurde, dass es auch Flugverbindungen gibt. Auf der Rückfahrt waren wir schon Profis auf dem Weg zwischen den Bahnhöfen von Vigo, kannten die Schleichwege auf Madrids Bahnhöfen, überstan-

den die Kontrollen von Spanien nach Frankreich in Cerbère und machten einen Tag Rast im schönen Avignon, bevor es am letzten Tag erst mit dem TGV nach Frankfurt und von da im heimischen ICE nach Berlin ging. Ein Koffer ging in Spanien aus dem Gepäckfach am Wagenende verloren, es war wohl eine Verwechslung verschiedener schwarzer Koffer, also achten Sie auf Ihr Gepäck! Zwei Monate später tauchte er aber wieder auf und wurde vollständig übergeben.

Nun ist dieses Praktikum ein Jahr her. Die Auszubildenden die Lokführer werden wollten, haben ihre Prüfungen absolviert und fahren auf der EuroDual schwere HVLE-Züge durch Deutschland. Und sicherlich schweifen ihre Gedanken dabei auch mal ab und sie denken an den Schmalspur-NoHAB und ihre Zeit in Porto. Ein Erlebnis, das für immer bleibt!

In hoffentlich nicht allzu ferner Zeit kann man also wieder auf portugiesischen Gleisen schmalspurig im historischen Triebwagen fahren.

Quelle: Nohab Railcars in Portugal von João Cunha



FOTOMONTAGE
– So könnte es aussehen, wenn der 9103 im Vouga-Tal eingesetzt wird. Der Bahnhof Eixo stellt die Kulisse und Auszubildenden schauen aus dem Triebwagen.



▲ Mit der Straßenbahn zum Meer fahren kann man in der historischen Straßenbahn und dabei die Stadt und den Douro genießen.

▼ Während auf der Bühne die Vorbereitungsarbeiten für das Lackieren beginnen, werden die ausgebauten Bremsbauteile bereits neu gestrichen, um sie anschließend wieder einzubauen.





▲ Bei den seltenen Fahrten der Mallet-Lok im Vouga-Tal passiert die E 214 im Dezember 2022 die kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke von Sernada de Vouga. ▼ Für die Mitarbeiter der CP fuhr die schöne Mallet-Lok am 18.12.2022 von Aveiro nach Sernada und bezwingt dabei die Steigung vor Carvalhal Portela.



Infokasten:

Breitspur-NoHABs - Das zweite Leben:

Die Zeit der NoHAB-Breitspurtriebwagen im portugiesischen Planbetrieb endete im Jahr 2005. Der Triebwagen 0111 kam in das Museum nach Entroncamento und einige weitere Triebwagen wurden nach Argentinien verkauft und dürfen dort über die Rente hinausarbeiten.

Und so kann man täglich außer sonntags auf der Universitätsbahn von La Plata unweit von Buenos Aires einen NoHAB-Breitspurtriebwagen fahren sehen. Die Universitätsbahn verbindet den Bahnhof von La Plata mit diversen Fakultätssitzen der Universität und wird seit 2013 stetig erweitert.

Erst am 18. September 2023 gingen vier neue Haltestellen in Betrieb und so führt die Strecke jetzt bis zum San Juan de Dios Hospital. Vier weitere Haltepunkte bis Gambier sind noch geplant. Die neun Zugpaare werden nicht nur von den Studenten immer gut genutzt, sind aber auch sehr personalintensiv. Neben dem Lokführer sind zwei Bahnübergangssicherungsposten auf jeder Fahrt dabei und sichern die nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge. Eine Fahrt kostet 27,23 Argentinische Peso also umgerechnet ca. 3 Eurocent. Damit wird klar, dass für neue Fahrzeuge kein Geld zusammenkommt und so werden die Triebwagen 105 und 106 noch lange fahren dürfen. Wer also in Buenos Aires ist, sollte sich die Chance nicht entgehen lassen.



▲ Der Universitätszug hat im Bahnhof La Plata seinen festen Platz am Bahnsteig außerhalb der großen Halle.

▼ Das Empfangsgebäude des Bahnhofs La Plata hat das Aussehen einer Kathedrale und stellt sich am 22. September 2023 als Kulisse für die Ausfahrt des NoHAB-Triebwagens 106 zur Verfügung.

