



Thomas Franke:

# Ausbildung in der Ferne - *Ein neues Farbkleid für den fliegenden Griechen*

**2020 - Es ist geschafft,  
letzte Arbeiten an der  
ersten Hälfte. ▼**

Mit dem Auslandspraktikum der Havelländischen Eisenbahn AG im Oktober 2019 nach Eritrea hatten wir auch für die Auszubildenden der folgenden Lehrjahre die Erwartungshaltung erhöht. Doch eine

Fortsetzung der Arbeiten an der Littorina war durch den Einreisestopp des Landes am Horn von Afrika infolge der Coronapandemie nicht möglich.



Nun war guter Rat teuer. Wird es in diesem Jahr überhaupt Möglichkeiten für Ausbildung außerhalb Deutschlands geben, war die Frage, vor der wir im Frühjahr 2020 standen. Mehr durch Zufall sah ich im Internet das Foto eines „schmalspurigen SVT“, der in einem rüdigigen Zustand war. Die Recherche ergab, dass es sich um den ABK 4201 handelt, der zur Thessaly Museumseisenbahn in Velestino/ Griechenland gehört. Kurzenschlossen schrieb ich diese an und bat um Auskunft, ob sie Unterstützung bei der Erhaltung des Triebwagens von Linke Hofmann aus dem Jahre 1937 in Form eines Arbeitseinsatzes benötigen. Die für uns positive Antwort ließ etwas auf sich warten. Als sie kam enthielt sie als größten Wunsch die äußerliche Aufarbeitung. Inzwischen waren wir alle im ersten Lockdown und die Möglichkeiten des Erasmus+ Programms zur Förderung von Auslandspraktika für Auszubildende standen immer unter dem Damoklesschwert eines sofortigen Förderabbruchs bei einer Reisewarnung. Dieses Risiko wurde dann aber durch die Havelländische Eisenbahn in Kauf genommen.

Im Juli 2020 fand ein Vorbereitungsbesuch in Velestino statt, um die erforderlichen Arbeiten genauer abschätzen zu können und den Werk-

zeug- und Materialbedarf ermitteln zu können. Das Bild, das der Triebwagen abgab, war viel schlimmer, als auf den Bildern ersichtlich. Schon jetzt stand fest, dass wir in einem knapp dreiwöchigen Zeitraum nur eine Hälfte des Doppeltriebwagens schaffen könnten und auch das war nicht sicher. Mit einer Motordraisine zeigte man uns die Strecke der Museumsbahn von Velestino nach Aerino, dem derzeitigen Endpunkt der Museumsbahn. Dahinter ist eine beschädigte Brücke der Grund dafür, nicht an eine Weiterführung zu denken. Aber auch so sind die Aufgaben, vor denen die Freiwilligen stehen, riesengroß.

Trotz des Zustands des Triebwagens wollten wir es versuchen und brauchten auch die Auszubildenden nicht großartig überzeugen. So begab sich Ende September 2020 eine Gruppe aus vier Auszubildenden und zwei Ausbildern für fast drei Wochen auf die Reise nach Thessalien. Am ersten Tag machten wir uns einen Plan, wer wo mit welchen Geräten arbeitet und in welchen Zeitabständen wir welches Zwischenziel erreichen müssen. In dieser Zeit hatten wir auch großes Glück mit dem Wetter, denn die Arbeiten fanden unter freiem Himmel statt. Bereits nach vier Tagen war das Dach bereit zur Grundierung.

Am Wochenende gab es einen Ausflug zu den Resten der Pillionbahn, die einst von Volos ins Gebirge fuhr. Heute wird auf dem 16 km langen Streckenabschnitt von Ano Lechonia nach Milies an Wochenenden ein Touristenverkehr mit einer Schöma-Diesellokomotive in Dampflokoptik angeboten. In diesem Zug genossen wir die famose Aussicht und wanderten dann zurück zum Ausgangspunkt. Eine Entscheidung, die mindestens vier Mitglieder der Gruppe bereuten.

Bis zum nächsten Wochenendausflug gab es dann wieder viel zu tun. Es war teilweise nicht zu ergründen, wieviel Schichten Farbe und Spachtelmasse hier immer wieder übereinander waren. Es gab aber kein Vertun, in dieser Woche musste der Wagenkasten so bearbeitet sein, dass die letzte Woche für die Farbgebung von der Grundierung an bis zur Lackierung zur Verfügung steht. Um es kurz zu machen, wir haben es geschafft. Diverse Stellen mussten geschweißt und etliche neu gespachtelt werden.

Die endgültige Farbgebung war dann noch ein zu klärendes Problem. Sollte es die Optik der deutschen fliegenden Züge werden, in der der Triebwagen einst ausgeliefert und auf der Spreewaldbahn Probe gefahren wurde oder die griechische Variante, die seit den 1960er Jahren Verwendung fand. In einer Blitzumfrage wurde für die zweite Variante gestimmt.

Der Sonnabend war für den Ausflug mit der Bahn nach Athen reserviert, bei dem nicht nur die Akropolis (auf deren Gelände wir auch Schienen gefunden haben) besichtigt wurde.

Da jetzt für Montag Regen angesagt war, machte ich mich am Sonntag fertig, um mit dem Grundieren des Wagenkastens zu beginnen. Als mich die Lehrlinge in Arbeitssachen sahen, fragten sie nach dem warum und dann kamen sie kurzerhand mit. Einer sagte zu mir, er könnte jetzt nicht am Strand lie-

gen, wenn er wüsste, dass ich jetzt alleine arbeiten gehe. Das hat mich schon beeindruckt. An diesem Sonntag wurde dadurch der ganze Wagenkasten grundiert und zum Baden hat es am späten Nachmittag auch noch gereicht. Am Montag regnete es nicht und so hatten wir einen Tag Zeitvorsprung. Jetzt wurde zuerst das Dach lackiert und für die Frontmaske musste nach alten Bildern eine Schablone erstellt werden. Nach etlichen Fehlversuchen waren wir am Abend soweit. Am Dienstag wurde der Fensterbereich beige lackiert und am Mittwoch der Rest in blau und silber. Geschafft.

Am Donnerstag schob die kleine Nippon-Lok der Museumsbahn unseren Triebwagen in Richtung Velestino Stadt, damit wir noch zu ein paar Bildern kamen. Die Motoren des Linke Hofmann liefen zwar schon wieder, aber die Steuerung macht Probleme, da auch einige Steuerleitungen abgeschnitten waren. Für das Folgejahr sollte dies aber behoben sein, so versprach man uns. Am Abend gab es einen Grillbuffet mit Lagerfeuer und Akkordeon-

**2020 - Schleifen ohne Ende, da muss man Spaß verstehen.**



2021 - Während das Dach bereits grundiert wird, gibt es unten noch viel zu spachteln und zu schleifen.



Nur einmal während unserer Anwesenheit befuhr ein Güterzug die Strecke von Larissa nach Volos.

musik zum Abschied. Sie haben sich über unsere Arbeit gefreut und die Auszubildenden waren entsprechend stolz.

Der Freitag war nun die Entschädigung für den entgangenen Sonntag und dann konnte zufrieden nach Hause gereist werden.



Eine Episode am Rande. Die Arbeiten fanden direkt neben der Strecke von Larissa nach Volos statt. Die Lok- und Zugführer der vorbeifahrenden Züge beachteten uns zuerst nicht. Als sie uns dann aber jeden Tag am Zug arbeiten und den Fortschritt der Arbeiten sahen, gab es keine Vorbeifahrt ohne Pfiff und gehobenen Daumen.

Bald nach unserer Rückkehr gab es den zweiten Lockdown. Wir hatten großes Glück gehabt, dass wir alles durchziehen konnten und uns kein Reise-stopp aus dem Rennen nahm.

Und eh man es sich versieht, haben wir 2021 und die Planung geht wieder von vorne los. Anfrage nach Velestino, ob wir wieder kommen dürfen. Förderung bei Azubi mobil für Erasmus+ beantragen, Unterkunft buchen und so weiter.

Anfang Oktober 2021 beginnt die nächste Tour nach Velestino. Diesmal fünf Lehrlinge mit zwei Ausbildern. Nach der Ankunft sind wir erstmal etwas enttäuscht. Die provisorische Überdachung ist nicht einmal begonnen worden und Arbeiten am Linke Hofmann gab es während unserer Abwesenheit auch keine. Später sehen wir, dass sich die Arbeiten der Museumseisenbahner in diesem Jahr mehr auf die Infrastruktur konzentriert haben.

Egal, wir machen unser Ding und kämpfen in diesem Jahr nicht nur gegen Rost und alte Spachtelmasse, sondern auch gegen das Wetter. Eigentlich hat es andauernd geregnet. Zwischenzeitlich habe auch ich, der immer optimistisch ist, die Felle wegswimmen sehen. Aber Jammern hilft bekanntlich nicht und so haben wir uns jeden Tag bemüht ein Stück auf dem Weg zum Ziel zu schaffen.

Der zweite Wagenkasten war in einem schlechteren Zustand als der erste. Wir mussten etliche Teile der Regenrinne austauschen und haben von den beiden in Volos zum Verrotten (kein Schreibfehler) abgestellten Schwestertriebwagen ABK.4203 und 4205 etliche noch verwendbare Teile abgebaut und wiederverwendet. Diese werden auf Grund ihres Zustands, der noch schlimmer als der des einteiligen Uerdinger Museumstriebwagen A.2103 der OSE ist, keine Zukunft mehr haben.

Auch in diesem Jahr mussten die Wochentage umbenannt werden, weil ausgerechnet der Sonntag nach unserem diesjährigen Athen-Ausflug ein komplett trockener Tag werden sollte. Mit der letzten Woche hatten wir dann Glück. Die Sonne kam zurück und mit ihr gemeinsam gelang dann auch wieder alles. Dienstag spät abends waren wir mit dem Lackieren fertig. Am Mittwoch fand unsere Fotofahrt, zwar wieder größtenteils mit Lokunterstützung, bei schönstem Wetter statt.

Und wieder gab es einen Grillabend, wieder sahen wir die Freude der Museumseisenbahner und wieder waren fünf Auszubildende stolz auf das Erreichte. Hier trägt jeder auf seine Weise zum Erfolg bei und manch einer der Macher bei so einem Projekt, hat in Berufsschule und Lehrwerkstatt kaum die Chance seine besonderen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. Das finde ich immer wieder das Faszinierende an ein so einem Auslandspraktikum und auch ein Bewusstsein für die Eisenbahngeschichte kann mit so einem vorzeig-

baren Projekt geweckt werden. Nicht nur darum rate ich allen Ausbildungsfirmen das zu unterstützen und allen Auszubildenden rate ich danach zu fragen.

Die Thessaly Museumsbahn braucht wohl am dringendsten einen Triebwagen-langen Unterstand. Sollte also der eine oder andere Leser Interesse an einem Arbeitseinsatz in Thessalien haben - sprechen Sie mich ruhig an. Ich würde es organisieren.

Ob und wohin in der Welt uns das nächste Auslandsausbildungstour führt, weiß ich noch nicht, aber sollte es das wert sein, werde ich darüber berichten. Versprochen!

**2021 - Die Regenrinne musste dringend erneuert werden.**



#### Infokasten:

1937 lieferte Linke-Hofmann Breslau acht Doppeltriebwagen an den Bahnen auf Peloponnes (SPAP).

Jeder dieser Doppeltriebwagen war über ein Jacobs-Laufdrehgestell verbunden, während die Drehgestelle unter den Führerständen je mit einem MAN-Motor mit 210 PS ausgerüstet waren. Daher rührte auch ihre Bezeichnung 2AK-420.01-08, während die acht bereits 1936 von der MF Uerdingen (Werk Düsseldorf, welches 1935 von LHB übernommen wurde) gelieferten einteiligen Triebwagen die Bezeichnung AK-210.01-08 bekamen. AK steht für Aftokinitamaxa, also Triebwagen.

Bei der griechischen Staatsbahn OSE erhielten die Doppeltriebwagen die Nummerierung ABK 4201-08. Sie wurden in den 1970er von Peloponnes nach Thessalien umgesetzt.



Ist das Kunst oder ...? Abgestellte Triebwagen 4203 und 4205 in Volos.

2020 - Bei der zu schleifenden Fläche braucht man viel Ausdauer.





2021 - Zwischen den beiden Bildern liegen fast drei Wochen harte Arbeit. Es hat sich gelohnt.





2021 - Über den Bahnübergang kurz vor Velestino Stadt rollt der Triebwagen und wirkt dabei wie in alten Zeiten.

2021 - Umstieg vom Regionalzug zur Museumsbahn, hoffentlich bald wieder regelmäßig.





2021 - Auch in diesem Jahr muss die kleine Nippon-Lok der Museumsbahn unserer Fotofahrt behilflich sein.

Das griechische Wahrzeichen schlechthin - Die Akropolis in Athen thront über der Stadt.

