

Thomas Franke

Drei Wochen Ausbildung weltweit:

**Eritreas *Littorina* soll wieder fahren**



Im Herbst 2018 war ich das erste Mal in Eritrea. Versteckt im Triebwagenschuppen und mit Unfall- und Fahrzeugschäden stand der einstige Stolz der Eritreischen Staatsbahn, die Littorina mit der Nummer 2 von FIAT aus dem Jahr 1936. Es war ein trauriges Bild. Auf unseren Wunsch hatte man sie dann einen Tag später für ein Foto vor die Halle gestellt.

Ich weiß nicht mehr genau wann ich sagte, dass ich am liebsten mit den Auszubildenden meiner Firma herkommen würde, um dem formschönen Triebwagen wieder zu einem ansprechenden Aussehen zu verhelfen. Zu meinem Erstaunen kam kein wirklicher Widerspruch der dortigen Eisenbahner.

Wieder zu Hause hat mich das Thema weiter beschäftigt. Seit jeher bekommen alle Auszubildenden der Havelländischen Eisenbahn AG die Gelegenheit zu einem Auslandspraktikum. Leider nehmen das nicht alle wahr, aber der überwiegende Teil macht sich einmal in der Ausbildungszeit auf die Reise. Bisher erfolgte dies über unseren Kooperationspartner der Verbundausbildung nach Italien. In Folge einer Umstrukturierung arbeitet der empfangene italienische Betrieb nicht mehr im Eisenbahnbereich. Insofern hätte ein Praktikum in Eritrea schon mal einen Vorteil. Die zuständige IHK verwies mich an das Projekt „Ausbildung weltweit“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Dort werden Auslandspraktika außerhalb der EU gefördert. Schnell sandten mir die zuständigen Mitarbeiter des Projekts die Förderunterlagen zu und machten mir Mut, mich weiter um das Thema zu bemühen.

Bevor ich weitere Schritte unternahm, fragte ich nun die Auszubildenden des künftigen dritten Lehrjahres, ob sie sich vorstellen könnten, mit mir für drei Wochen nach Eritrea zu fahren und die Littorina wieder ansehnlich zu machen. Es war ein Mittwoch und ich bat sie um eine Antwort bis zum Montag. Aber bereits



am nächsten Morgen standen sie geschlossen vor mir und sagten: „Herr Franke, wir kommen alle mit!“ Jetzt hatte ich es losgetreten, also musste ich zum Vorstand der HVLE und das Projekt vorstellen. Nach-

**Diverse Unfall- und  
Gewaltschäden verun-  
zieren den stolzen  
Triebwagen.**



**Die verbogene Stoß-  
stange wird abgebaut  
und der Kühler wird  
gerichtet.**



**Der 27. Oktober 2019 war der Zahltag für die Arbeit. Bevor die Littorina nach Shegereni aufbricht, fährt die 442.56 mit einem Touristenzug nach Nefasit.**

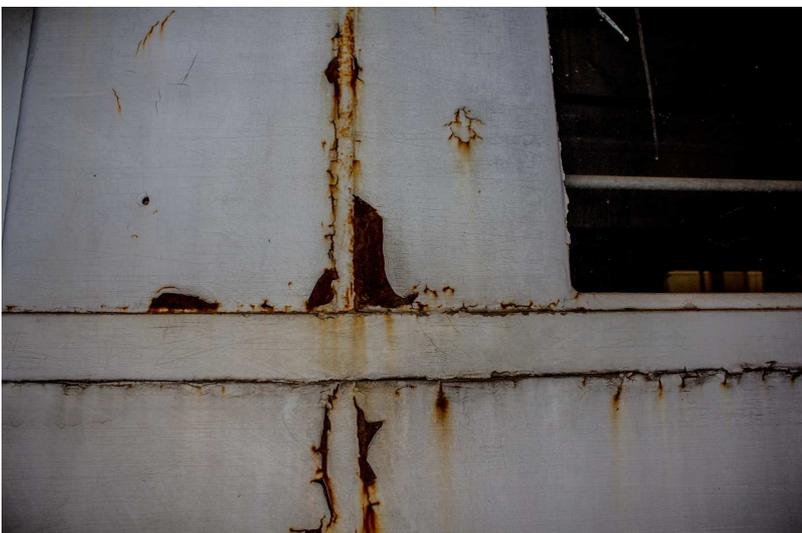
**Auch solche Korrosionsschäden galt es zu beseitigen, bevor neu lackiert wurde.**

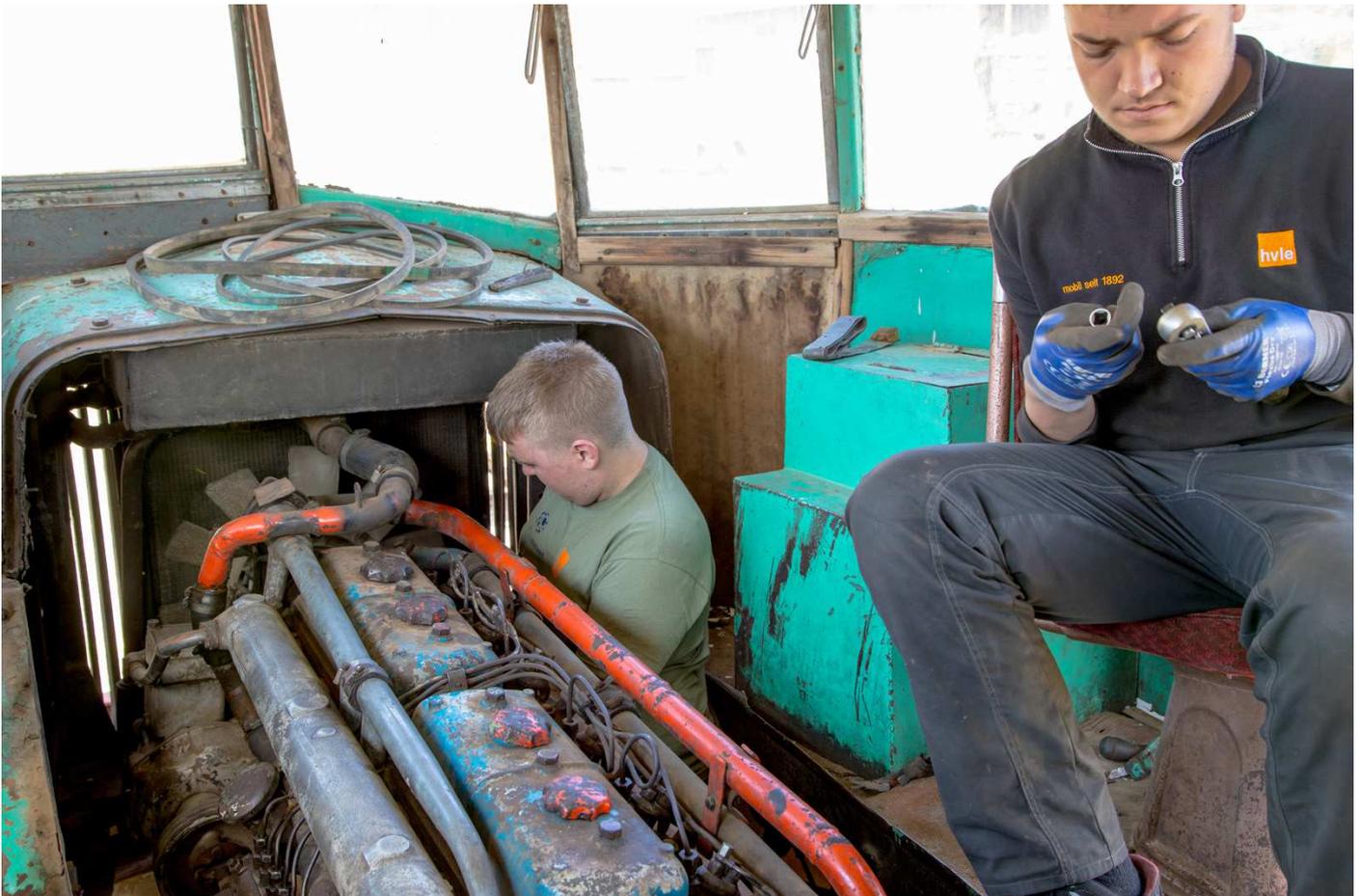
dem die Frage der Sicherheit geklärt war, gab es auch von dieser Seite grünes Licht.

Das Beantragen der Förderung ist an sich nicht schwer. Es gab nur ein nicht zu unterschätzendes Problem. Der aufnehmende Betrieb, also die Eritrean Railways, muss ein Letter of Intent ausfertigen und bestätigen, dass das Projekt möglich ist. Gott sei Dank waren noch fast drei Monate bis zum Antragschluss Zeit. Aber obwohl das Schreiben schon vorgefertigt war und nur auf einem Kopfbogen ausgedruckt und unterschrieben werden musste, verging Woche um Woche ohne ein Ergebnis. Der alte Spruch: "wir haben die Uhr, sie haben die Zeit" bewahrheitete sich extrem. Nachdem mir auch die eritreische Botschaft in Berlin nicht helfen konnte,

war Bernd Seiler, der Chef des FarRail Tours Clubs die letzte Rettung. Zwei Tage vor dem letzten Abgabetermin des Förderantrags bat ich ihn um Hilfe und einen Tag später bekam ich die Mail mit dem LOI. Binnen kurzer Zeit kam die Ankündigung der Förderzusage für eine Vorbereitungsfahrt und das Auslandspraktikum der Auszubildenden. Leider wurde die Begleitung der Auszubildenden nicht gefördert, da alle mindestens 18 Jahre alt sind. Da die Havelländische Eisenbahn AG die Begleitung aber für notwendig hielt, erfolgte diese vollständig eigenfinanziert. Es war im Nachhinein eine gute Entscheidung für die Auszubildenden, aber auch das Projekt.

Die Vorbereitungsfahrt führte ich gemeinsam mit Frank und Gerard, zwei sehr erfahrenen Servicetechnikern unserer Firma durch. Nachdem diese den ersten Schock über den Zustand der Littorina überwunden hatten, machten wir uns ein genaues Bild über die Möglichkeiten. Dazu ist zu erwähnen, dass die Nummer 2 irgendwann ihre alten originalen 90 PS Motoren gegen 168 PS starke Motoren getauscht bekommen hat. Da die Getriebe nicht angepasst wurden, gab es immer Probleme damit. Trotzdem keimte so etwas wie Hoffnung auf, nicht nur die Unfall- und Rostschäden zu beseitigen, sondern auch einen bedingt fahrbereiten Zustand herzustellen. Es gab keine Unterlagen über das Fahrzeug. In Italien kaufte ich einen Ersatzteilkatalog aus dem Jahr 1934, aber auch damit war nicht alles nach zu vollziehen. Wir bekamen im Laufe des Besuches die Information, dass ein Giovanni in Italien noch mehrere komplette Antriebsstränge der Littorina zu liegen hat. Es war nun schon Mitte August, im Oktober soll das Praktikum stattfinden und





verschenken wird Giovanni die Antriebe auch nicht, von der fehlenden Zeit für einen Transport abgesehen. Also blieb es bei der Planung für eine äußere Aufbereitung und vielleicht einer kleinen Durchsicht auf dem jetzigen Ausrüstungsstand. Auch war unsere Unterbringung und der tägliche Anfahrtsweg zum Bahnhof zu planen.

Der Oktober 2019 kam und so reisten wir, fünf Auszubildende und drei Begleiter nach Asmara. Wir hatten ein Haus am anderen Ende der Stadt gemietet und fuhren täglich mit dem Fahrrad zu unserem Beschäftigungsort. Schon alleine dieses Fahrradkorso fand Beachtung.

Nach der ersten Besichtigung der Littorina konnte ich die Gedanken der Auszubildenden auf deren Stirn lesen. Wir teilten uns bei der Arbeit auf. Während eine Gruppe mit der Bearbeitung der Karosserie begann, hat eine weitere an den Motoren gearbeitet. Bereits am dritten Tag lief der erste Motor wieder und nach weiteren zwei Tagen war auch der Zweite wieder aktiv. Nur fahren wollte die alte Dame noch nicht. Dafür waren bereits eine Pufferbohle getauscht, die Beulen gerichtet und das Dach geschliffen. Für Frank, unseren ersten begleitenden Servicetechniker, war nach einer Woche die Zeit vorbei und er musste wieder zurück nach Berlin.

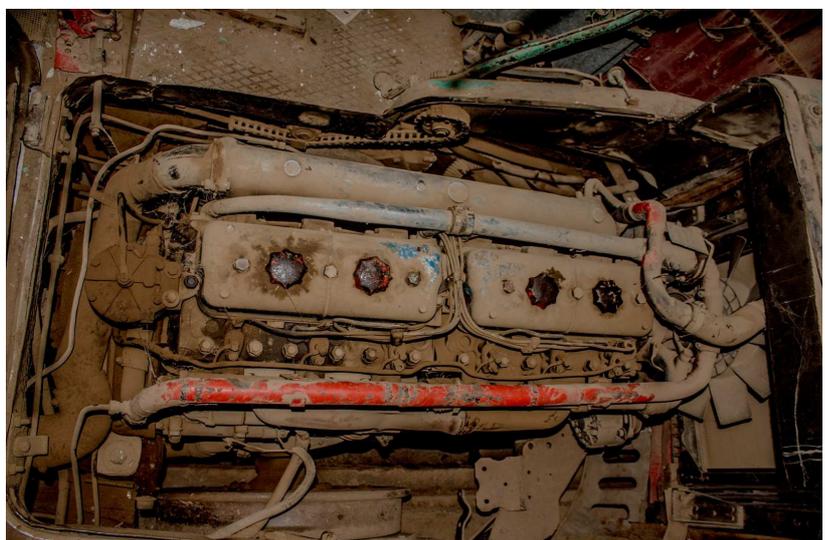
Weiter ging es in parallel arbeitenden Gruppen und es muss erwähnt sein, dass unser Tun von den Eisenbahnern beobachtet wurde. Aber außer Fanihl, dem Elektriker und Tesfai, einem Lokführer, konnte sich niemand zum Helfen durchringen. Sie saßen teilweise zu zehnt neben dem Zug und schauten

uns zu. Jamal, ein junger Arbeiter stand ständig mit den Händen in den Taschen da und freute sich. Ich erklärte ihm, dass bei uns die Hosentaschen der unter Dreißigjährigen zugenäht sind. Immer wenn er mich danach sah, nahm er lachend die Hände wieder aus den Taschen. Und immer öfter half er jetzt auch mit.

Da ein Auslandspraktikum neben der Arbeit auch das Kennenlernen von Land und Leuten beinhaltet, machten wir am zweiten Wochenende einen dreitägigen Ausflug durch das Land. Zuerst ging es in die geschundene Hafenstadt Massawa, in der noch jede Menge Kriegsschäden zu sehen sind. Das Baden im Roten Meer gehörte dazu. Am nächsten

**Der Keilriemen muss eingebaut und gespannt werden, damit die Lichtmaschine und die Wasserpumpe arbeiten.**

**So sah der Motor vor Beginn der Arbeiten aus.**





Auf dem großen Viadukt wirkt die Littorina etwas verloren.

Kurz hinter dem Brechpunkt im Km 115 liegt der erste Bahnhof. Gleichzeitig gab es hier den ersten Fotohalt.



Tag fahren wir nach Keren, früher ein Endpunkt der Bahn ist die zweitgrößte Stadt des Landes ein wahrer Schmelztiegel der verschiedenen Kulturen. Hier lernten wir auch drei freiwillige Helfer von ARCHIMED kennen, einer Organisation, die eine Entbindungsstation mit einem Krankenhaus für Neugeborene aufbaut. Sie zeigten uns ihre Baustelle und zur gemeinsamen Freude konnten wir noch ihr Notstromaggregat reparieren.

Wieder zurück in Asmara konnten wir einen ersten Fahrerfolg erzielen und einmal über den Bahnhof fahren. Dem gingen einige Arbeiten an der pneumatischen Fahrsteuerung voraus. So ließen wir uns auf dem Recyclingmarkt Dichtungen aus alten Autoreifen schneiden, eine Glockendichtung haben wir mit einem alten Fahrradschlauch verstärkt und einen Führerstand mussten wir pneumatisch abklemmen. All diese Arbeiten zeigten unseren Auszubildenden, dass Probleme auch Lösungen abseits der DIN-ISO Prozesse erfordern und nicht alle Tauschteile immer im Lager liegen.

Nach diesem Erfolg musste auch Gerard, der zweite Servicetechniker zurück zu seiner eigentlichen Arbeit nach Berlin. Noch eine knappe Woche hatten wir nun Zeit, um das Aussehen der Littorina zu verändern. Ich gebe zu, dass ich die fünf Jungs in dieser Woche ganz schön angetrieben habe. Aber es bot sich eine ganz besondere Chance für uns. Der FarRail Tours Club veranstaltete ab dem letzten Sonntag unserer Anwesenheit eine mehrtägige Fotozugveranstaltung und da eine Dampflokomotive ausfiel und die Strecke nach Ghinda immer noch nicht durchgehend befahrbar ist, empfahl ich eine Ersatzfahrt mit unserer Littorina Nummer 2. Bernd Seiler nahm das Angebot auf und legte als Termin den Sonntag fest und diesen Termin galt es für uns zu halten. Jan, Philip, Florian, Achmed und Pascal waren am Ende aber stolz wie Bolle, als ihre Arbeit bewundert wurde und dazu haben sie auch allen Grund.

Am Freitag davor besuchten uns neben den Freunden von ARCHIMED auch der deutsche Botschafter, Herr Wolf, die ständige Vertreterin, Frau Begel und weitere Mitarbeiter. Den Kontakt zur deutschen Botschaft haben die fünf Auszubildenden ganz alleine gesucht. Bei der geplanten Vorfahrt ging so ziemlich alles schief, was schief gehen kann. Trotzdem konnten sie nun improvisierend zeigen was in ihnen steckt. Heldenmutig haben sie den Botschafter auch noch für den Sonntag zur Premierenfahrt nach Shegereni eingeladen.

Der Sonnabend war noch einmal ein stressiger Tag. Die Spachtel-, Schleif- und Farbarbeiten wurden abgeschlossen und die Littorina sah wieder wunderschön aus. Einige Probefahrten für den Sonntag fanden noch statt und verliefen vielversprechend, auch wenn eine Antriebsanlage wegen des Getriebes stillgelegt werden musste.

Auf der Informationsveranstaltung vor der Reise zeigte ich ein Bild von einem dampfgeführten Zug am Devil's Gate mit dem Kommentar, dass es das Größte wäre, wenn wir dort mit der Littorina hinkämen. Dieses Ziel war nun zum Greifen nah. Der Sonntag kam und wir fuhren ein letztes Mal mit den Fahrrädern durch Asmara zum Bahnhof. Die Reisegesellschaft nahm in der Littorina Platz, der Bot-



Der Arbeitsplatz des Triebwagenführers ist nicht sehr geräumig.

Der Bahnhofsvorsteher Joachim, eine Spornschildkröte, kam fast jeden Tag bei uns vorbei und begutachtete den Arbeitsfortschritt.





schafter ließ es sich nicht nehmen, den Jungs seinen Respekt vor ihrer Arbeit zu zeigen, nur Tesfai, der Lokführer bekam angesichts der nur einen Antriebsanlage Fracksausen.

Mit Mühe konnten wir ihn überzeugen, es zu probieren. Auch er war dann stolz, als wir den Brechpunkt erreicht hatten und dann nach mehreren Fotohalten, wenn auch nicht sehr schnell fahrend, Shegereni erreichten. Dort kreuzten wir mit einem Touristendampfbzug aus Nefasit. Die Rückfahrt habe ich dann nicht im Zug mitgemacht, weil ich unbedingt das Foto am Devil's Gate haben wollte, auch wenn die Sonne noch nicht optimal stand.

Die weitere Fahrt nach Asmara machte ich im Bus und dort erreichte mich dann auch die Nachricht, dass die Littorina an einer Steigung liegen blieb, weil der Motor ausging und sich in Folge der alten Batterien nicht mehr starten ließ. Das Abschleppen mit der Dampflokomotive zwei Kilometer vor dem Bahnhof Asmara war ein kleiner Wermutstropfen, aber die Auszubildenden hatten hier mit einem mitgeführten Autoreifen und einem Seil selbstständig vorgesorgt, dass der Mittelpuffer der Mallet 442.56 nicht die frischrenovierten Pufferbohlen beschädigt.

Und dann war ja da noch die Sache mit der Tür. Die rechte Fahrgastraumtür der Littorina war bei einem Unfall beschädigt worden. Beim Vorbereitungsbesuch im August war sie bereits ausgebaut und sollte in der Hauptwerkstatt der Eritrean Railways repariert werden.

Als wir im Oktober ankamen, war sie natürlich noch nicht fertig, wurde aber jeden Tag für den Folgetag angekündigt. Nach einer Woche verlangte ich, dass man mir die Tür zeigen soll. Das ging wegen der Mittagszeit nicht, aber um 14:00 Uhr wäre es kein Problem. Also sind wir zur verabredeten Zeit erneut losgegangen und man führte uns zur kaputten Tür, die unbearbeitet unter einer Werkbank lag.

**Die Littorina Nr.7 spendiert die unversehrte Stoßstange.**



**Abschleppdienst auf eritreisch. 442.56 schleppt den Liegenbleiber ab. Von hier aus sind es noch 500 m zum Bahnhof Asmara.**



*Etwas Dampf-Sight-Seeing musste auch sein, hier Bilder aus dem Herbst 2018*

Oben fährt 442.56 mit einem Güterzug in den Sonnenaufgang.

Einen Foto-Arbeitstag später: Die kleine Mallet 440.008 mit dem gleichen Zug im Sonnenuntergang bei der Station km 115.



Gleichzeitig machten die Kollegen das Versprechen, in zwei Tagen ist sie fertig und eingebaut. Ich habe herzlich gelacht und wir sind gegangen. Zu unserem großen Erstaunen haben sie am nächsten Morgen wirklich begonnen, die Tür aus neuen Profilen an das Fahrzeug anzupassen. Auch wenn das Fenster der Tür schief ist, irgendwie haben wir sie wohl doch bei der Ehre gepackt.

Im Ergebnis haben wir trotzdem mehr erreicht, als wir uns in unseren kühnsten Träumen erhofft hat-

ten. Das wichtigste Ziel war ja, den Auszubildenden ein Arbeiten unter anderen Bedingungen als zu Hause zu ermöglichen. Das Wiedererstrahlen der Littorina ist demzufolge auch nur ein angenehmes Nebenprodukt. Und dass das Arbeiten und Leben hier in Eritrea ganz anders ist, konnten sie tagtäglich spüren.

Zu guter Letzt möchte ich mich bei allen Beteiligten für das erfolgreiche Gelingen des Projekts „Ausbildung in Eritrea“ bedanken, zuerst natürlich bei Ahmed, Florian, Jan, Pascal und Philip und bei Frank und Gerard für die Teilnahme und den Einsatz. Ich bin stolz auf euch. Beim Vorstand der HVLE für das Wohlwollen.

Beim Projekt „Ausbildung weltweit“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung für die Förderung, ohne die das Projekt gar nicht möglich gewesen wäre und bei der deutschen Botschaft in Asmara für die Unterstützung, auch bei den kleinen Dingen vor Ort und für ihre Anerkennung der Arbeit unserer Auszubildenden. Natürlich bedanken wir uns auch bei der Eritrean Railways, dass wir überhaupt an ihrer Littorina arbeiten durften.

Ob ich im nächsten Jahr gleich wieder mit einer Gruppe Auszubildender nach Eritrea zur Littorina fahren werde, weiß ich noch nicht. Auszubildende haben wir auch in den kommenden Jahren. Auf alle Fälle werde ich demnächst mal zu Giovanni nach Italien fahren, um mir die Antriebe anzusehen. ◀



Hier war die Welt noch in Ordnung und die Littorina strebte gen Asmara.