

Hola Grupo,

Voy a intentar relatar cronológicamente todo lo sucedido en este viaje a Göppingen con motivo del Modelbhantreff 2005.

Sobre las 14,00 horas llegamos al aeropuerto de Karlsruhe, que parece haber sido antes base aérea. Alquiler de coche y autopista, con mucho tráfico y zonas en obras, hacia el aeropuerto de Stuttgart, donde ya nos estaba esperando José Luis Borio. El primer comentario relacionado con trenes lo hizo Teresa, mi mujer, y no fue otro que decir: “Mira las casas son como las de Faller, parece que estemos dentro de una maqueta”. Este comentario creo que lo hicimos todos en distintos momentos.



Recogido José Luis, después de saludos y abrazos, seguimos nuestra ruta en dirección Ulm, donde teníamos reservado el hotel. Pero resulta que de camino se encontraba Merklingen y no podíamos desaprovechar la oportunidad de visitar su famosa maqueta.



MODEL SHOW MERKLINGEN.- En la planta inferior del edificio se halla instalada esta fantástica y colosal maqueta. Antes de entrar, en recepción ya empezamos a no

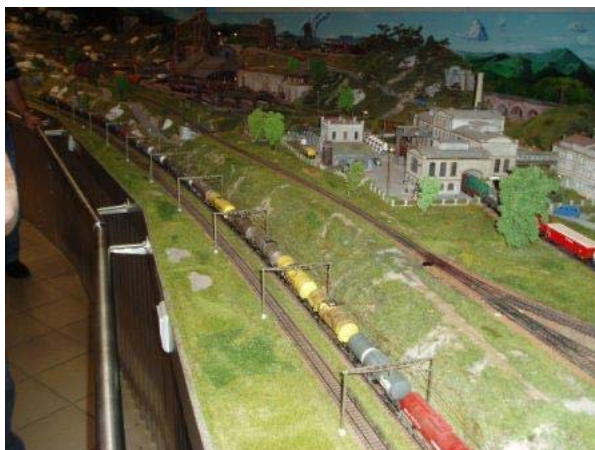
saber hacia donde mirar, había un mostrador repleto de todo tipo de “souvenirs” relacionados con la Marka.



Previo pago de la entrada, con un descuento para los miembros Insider, entramos y OOOOOOOOH, se nos iban los ojos hacia todas partes.



Recuerdo haber visto una composición de cisternas de no menos de treinta unidades, una Big Boy tirando de otros tantos vagones, bueno no seguiré citando trenes porque creo que estaban todos, solo mencionar que también estaba nuestro Ave. Además también vimos un cremallera, un aéreo, telesillas con esquiadores, todo ello en perfecto funcionamiento e integrado en el conjunto con un gusto exquisito.





Poco a poco, una vez nuestra ansiedad se fue calmando, empezamos a disfrutar y a apreciar mejor los pequeños detalles de la cuidada decoración. Alrededor de la maqueta están dispuestos unos interruptores para que el público pueda poner en funcionamiento un sinfín de aparatos, como una pista de patinaje sobre hielo, excavadoras, plataformas giratorias, fábricas, minas etc...



Después de haber hecho montones de fotos, subimos al piso superior, donde con gran sorpresa vimos unas vitrinas, unas cuatro o cinco, de unos 2 m. de alto por 4 o 5 m. de largo y unos 40 cm. de profundidad. MADRE MIA, lo que había dentro. Una colección que estaba en exposición formada por piezas de un altísimo valor, cada una con una tarjeta donde se especifica todas las características. Además de locomotoras, habían vagones, plataformas giratorias, señales, edificios etc.. Todo ello se puede apreciar bastante bien en las fotos.



Al bajar de nuevo, sorpresa Daniel Avenburg (Caimán) y su esposa Verónica, presentaciones y saludos. Compra de recuerdos, de vagones y de DVD y mientras ellos se recreaban con la maqueta los demás salimos a comer algo, pues ya eran las 5 de la tarde, el viaje había empezado a las 6,30 y solo habíamos tomado un bocata en el aeropuerto de Girona.

La revista Mas Tren, en su número 3 lleva un amplio reportaje sobre Merklingen.

Coche y de camino hacia Ulm.

Sobre las 18,30 llegada a Ulm y encuentro con Rafael Martínez y señora, Maria José, presentaciones, abrazos y paseo por la ciudad, donde las casa parecen ser de Faller. Muchas fotos, catedral gótica preciosa y muy alta, calles, río y en una terraza la primera Bier . Como que es el cumple del jefe solo nos cobran la mitad, pues Danke und Prost.



A las 21,00 a la Hauptbahnhof, a recoger a Carlos Feijóo que llega en tren, bueno en tren no ¡¡¡ En un ICE!!!, el primero que veo, y anda que no era largo...eran dos.



Aparece Carlos y señora, María Teresa. Presentaciones y abrazos. A cenar, mientras el Kit de supervivencia preside la mesa y ya de vuelta al hotel descarga de todas las fotos de todas las cámaras en un portátil, y a dormir que tocarán diana a las 6,45, ya que a las 8,10 hay que tomar un tren para ir al.....al ¡¡¡ MOBA !!!.



Continuará.....

Toni Morató

A las 7,45 salida hacia la estación para tomar el tren de las 8,10 con destino a Göppingen en un regional por la ruta de Geislinger Steige, zona montañosa muy bonita con subida y bajada pronunciada. Tras 40 minutos de trayecto llegada a la Meca, a la Casa Madre, al paraíso.

Nada más bajar del tren, Jose Luis se arrodilla y besa el suelo exclamando ¡ Se cumple mi sueño !, instantánea recogida por todas las cámaras, por supuesto, aunque foto un poco movida al no poder contener nadie las risas, ni siquiera los otros viajeros.



En la estación ya vemos una V 100, una E 69 con coches de época, creo que de la OBB, y un Schienenbus. Todavía deberán de venir mas locomotoras emblemáticas.



Una vez efectuados los trámites de acreditaciones, a pesar de que ya llevamos las de MarklinCafe, y efectuado el pago de las entradas, nos dirigimos rapidamente hacia el Märklin Museum, pues parece ser que la Marka va a liquidar a precios de saldo restos de serie y todos queremos ver que podemos pillar. En estos momentos la Marklinitis ya es aguda.



Antes de entrar al museo vemos que hay un trazado de escala 1 a vapor vivo donde están empezando a hacer circular las locos, creo que eran 01, todo ello por unos señores con polos de Marklin Hungría, donde se fabrica esta escala.



En la misma puerta también había integrado en un jardín un trazado, de escala 1, de unos incansables trenes que no pararían durante todo el día de dar vueltas.



También fuera del museo habían dos tenderetes, en los que en uno se vendían artículos muy variados, camisetas, polos, cometas, cochecitos y no se cuantas cosas más, y en el otro se vendían unos sobres grandes que contenían un vagón sorpresa y un número antiguo de Märklin Magazin.

Por último y todavía fuera se estaba acabando de montar un entoldado con servicio de bar. Decidimos desperdigarnos y quedar de nuevo a las 12 en este lugar.

Cuando por fin íbamos a entrar al museo, encontramos a Juan Manuel Galán, acompañado de Robert Frowenfeld, de RJF trains (USA), presentaciones cambio de impresiones y quedamos para vernos de nuevo mas tarde.

Después de hacer cola para entrar, ya empiezo a darme cuenta de la cantidad de gente que mueve Märklin ,de que realmente esta enfermedad es muy contagiosa y que está mucho mas propagada de lo que nunca me hubiese imaginado, cada vez hay mas gente.

Dentro del museo me llamó especialmente la atención.....Todo, todo. Desde el barco, pasando por máquinas de vapor, un scalextric muy antiguo, trenes, vagones, juguetes....piezas únicas. Varias maquetas, creo recordar tres y puesto de venta del vagón del museo y de un póster que hace referencia al famoso robo que tuvo lugar. Esta Marka es la pera, les (nos) roban, lo recuperan y encima hacen dinero a costa del hecho.



En la sección de liquidación la verdad es que no supe ver donde estaban las gangas anunciadas, ya que los precios ya rebajados eran del orden de los que me ofrecen en mi pajarería habitual, por lo que decidí pasar de ello.

Reunión en el entoldado, salchicha y birra o Bratwurst und Bier .



Pequeño encuentro con el Sr. Paul Adams, que muy amablemente se interesa por nuestro grupo, sorprendido del viaje que hemos hecho, cambio de impresiones y la foto que ya habréis visto.



Llegada a la estación y madre mía... Ahí estaban: La BR 01, que monstruo. La BR 50, casi nada. La P8, BR38, en color verde. La BR 75, que pequeña parecía al lado de las otras.



Encuentro concertado de José Luis con Wolfgang Schumacher de Eisenbahn Romantik, amigos desde hacia tiempo cuando rodaron en Argentina, presentación con todo el grupo y grabación de una entrevista a J.L. y filmación de todo el grupo de MarklinCafe para la conocida productora de reportajes sobre el ferrocarril.



Fotos y mas fotos, desde todos los ángulos, subir a las locomotoras, respirar ese olor tan particular....que emoción. Te permitían estar con los conductores dentro de las cabinas, con las calderas en marcha, viendo todos sus instrumentos, con un calor muy intenso. ¡¡ Que bueno, que bonito, cuantas emociones y sensaciones !!



También habían pequeñas rutas que se podían hacer, así la BR 50 iba hasta el final de andenes y regresaba, la BR 75 iba hasta Plochingen y regresaba. Nosotros montamos en el Schienenbus, creo que es el Dieseltriebswagen VT 98, que nos llevó hasta un gran taller de reparaciones, en donde habían mas actividades y demos.



En el taller de reparaciones había una Koff, que hacía las labores de taquilla para los que no tenían entradas, fuera grandes y máquinas y vagones, de Leonhard Weiss, diseñados para el mantenimiento y reparación de la vía. Dentro diferentes maquetas y OHHH una K Bay S 3/6, colocada sobre el foso de reparaciones, que bestia de máquina y que bonita, las ruedas eran mas grandes que yo. También me gustó ver como dos niños pedaleando sobre una bicicleta y a modo de carrera, hacían subir cada uno una locomotora por una helix de unos 3 m. de diámetro por unos 2 m. de altura.



Fuera del taller, más alejado por la parte de atrás había un espacio destinado un espacio para la competición de velocidad. Consistía en una larga recta de 40 m., con control de cronometraje por la mitad. En la salida los equipos preparaban sus “artilugios”, limpiaban esmeradamente la vía y cuando daban la salida, zaaaaaaaaaaaaaas. Las que vimos iban dando velocidades alrededor de 40 Km/h., pero de repente una alcanzó los 79,4 Km/h.



Tomamos el Bus de la organización, que continuamente pasa por los puntos establecidos y vamos al Stadt-Halle, pues al lado mismo se está celebrando una gran subasta, en la que hay artículos con un precio de salida de 10 € hasta..... El año pasado esta casa de subastas, “Lankes” adjudicó un café de hojalata por la suma de 44.000 €



Rápido vistazo al Stadt-Halle y decidimos dejar este recinto para mañana, ya que no hay tiempo para verlo completo y es mejor ir al pabellón de deportes, en donde los miembros Insider pueden recoger un obsequio, consistente en un abridor con decoder de sonido. Al abrir una botella tiene el sonido propio de una locomotora de vapor.

Rápido vistazo al recinto que dejamos para mañana, pues ya son las 18,00 h. y es hora de cerrar.

Autobús, estación, tren, hotel, cenar cerca del hotel, descargar fotos al portátil y a dormir, tan cansados como felices, que mañana hay que ir otra vez muy temprano.....al MOBA



Continuará.....

Toni Morató

De nuevo a las 7,45 salida hacia la estación para tomar un tren de las 8,05 con destino a Göppingen, sin embargo en esta ocasión montamos en un EC, Express City, para el que nuestros billetes no servían. La revisora después de hacérselo saber, no tomó ninguna medida pero nos informó que esto no se podía hacer.

Desde el primer momento ya se notaba que la afluencia de público era mucho mayor, era domingo, las colas a primera hora ya eran respetables.

Volvemos a ir al museo, donde Daniel había quedado con el Sr. Eberhard, propietario de una pajarería, que se ofreció a acompañarnos y a ejercer de guía y traductor. Nuevas visitas al museo y tenderetes, donde uno buscaba recuerdos que otros habían comprado y que el día anterior habían pasado desapercibidos, y es que...."Hay tanto que ver..."

Nuevo reencuentro con salchicha y birra y un señor nativo peculiarmente ataviado con un sombrero que es una maqueta en miniatura.



Muy cerca del museo hay una tienda, y como no, visita obligada. Fuera había tenderetes donde vendían de todo, mesas con señores de la casa Noch que enseñaban como usar sus productos. El interior...pues eso una tienda como no estamos acostumbrados a ver. Algo así como cinco o seis veces mayor. Todos los productos, todas las marcas, era para estar horas, pero no teníamos tiempo para eso. Había que aprovechar mejor el tiempo.



Bus y al Stadt-Halle donde Joep y yo nos dirigimos rapidamente al lugar donde se impartía el seminario sobre Märklin System. Al más puro estilo de Marlincafe un señor de la Marka iba dando las explicaciones mediante un PC y un proyector de cómo funciona la famosa y enigmática Central Station. Una vez terminó, Josep lo abordó con una serie de preguntas técnicas que voy a dejar que sea él, cuando pueda, os explique. Sin embargo si que os adelanto que el protocolo Ethernet es cerrado y que no van a facilitar los códigos. Esperan lanzarla al mercado en septiembre. Los Booster actuales se podrán usar con la C.S. aislando solamente el carril central (rojo), no siendo necesario aislar las masas (marrón). Ningún problema de compatibilidad con los S 88, K 83 y K84, y mas información técnica que nos comentará Josep.

Después de hacer cola un ratito pude manejar un poco la C.S., aunque no puedo dar ninguna valoración, ya que solo fueron unos pocos minutos. Simplemente la anécdota de poder decir-presumir, de haber sido de los primeros en manejarla.



Tanto el Stadt-Halle como el pabellón de deportes ya eran recintos donde todo transcurría al estilo de una feria mas convencional. Stands donde las firmas mostraban sus productos, maquetas de todas las escalas, fabricantes de motores, de enganches, de catenaria, vitrinas y un largo etc...



Algo que me causó especial atención fue la belleza de la catenaria de Somerfeld, tanto, que aunque en mi maqueta no iba a ponerla, me estoy planteando seriamente instalarla en algún tramo, aunque solo sea decorativa. ¡¡¡ ES PRECIOSA !!!.



También me impresionó ver en un pequeño mostrador, como un señor manejaba por radio control dos excavadoras que iban moviendo tierras de un lugar a otro, estas excavadoras realizaban TODOS los movimientos propios con gran suavidad y precisión.

El stand de Märklin, por llamarlo así ocupaba una gran superficie del pabellón de deportes y mostraba, entre otras, la maqueta que estuvo en Nuremberg. Tenían vitrinas por todas partes, con las novedades. También una maqueta gobernada por la C.S., monitores donde iban pasando videos de diferentes locos con sus sonidos, unas mesas en las que con asesoramiento y guiado por amables señoritas te podías montar tu locomotora, la 3000 del museo, a lo que no me pude resistir y tanto Josep como yo nos montamos nuestra locomotora. Lo que no se, es lo que respondió McGiver cuando la señorita le preguntó si sabía soldar =)) =)) =)). También había al lado montaje y estampación de vagones y muchas mas cosas que seguramente se me escapan u olvidan.



Los otros Stands, pues eso, Esu con demos de todos sus decoders, Faller, Kibri, Win Digipet, Win Track, Preiser, Viessman y un montón mas que no me vienen a la cabeza en este momento.

Entre todo esto, muchas anécdotas y buenos momentos. Por ejemplo, salí a fumar un cigarrillo, acompañado por Carlos Feijóo, que a cada momento iba ataviado mas auténticamente al puro estilo DB. Lucía gorra roja, acreditaciones, silbatos y cintas. Iba

tan auténtico que el público que entraba le mostraba la pulsera que demostraba haber adquirido la entrada.



De vez en cuando nos salíamos a tomar un café o una cerveza o comer algo y continuamente nos íbamos comentando lo que cada uno había visto y mostrando nuestras adquisiciones. Nuestra Marklinitis ya era de nivel peligroso para la salud, y sobre todo para la economía.



A las 16,30 visita al Sr. Schumacher para despedirnos de él y agradecerle el haber podido conseguirmos el privilegio de poder visitar la fábrica Märklin el lunes. Despedidas, fotos y nos obsequió con un DVD para cada uno, yo elegí uno sobre la Cocodrilo, una de mis preferidas entre otras 100.



A las 17,00 h. cierre del Modelbahn Treff 2005, nos dirigimos a la estación y allí pudimos ver un espectáculo realmente impresionante. En la estación abarrotada de público había una composición fantástica, formada por la BR 01, con cinco o seis coches repletos de gente, a continuación la E 94, que no habíamos visto antes, la BR 75 y los cuatro coches de época. Cuando el tren se puso en marcha fue especialmente emocionante y espectacular. Estábamos delante de todo, frente a la 01, y cuando empezó a arrastrar del convoy haciendo gala de toda su potencia fue sobrecogedor, juraría que el suelo temblaba, cuando los pistones se movieron e hizo sonar el silbato, casi nos tira al suelo. Simplemente si me permitís la expresión, con perdón, fue.....

iiii ACOJONANTE !!!!



A continuación fuimos a buscar una terraza donde recuperarnos de tantas emociones, descansar relajadamente y secarnos las babas. Nuevo encuentro con JM Galán y un amigo de Madrid, Juan Antonio, tomamos aguas o cafés y despedidas.

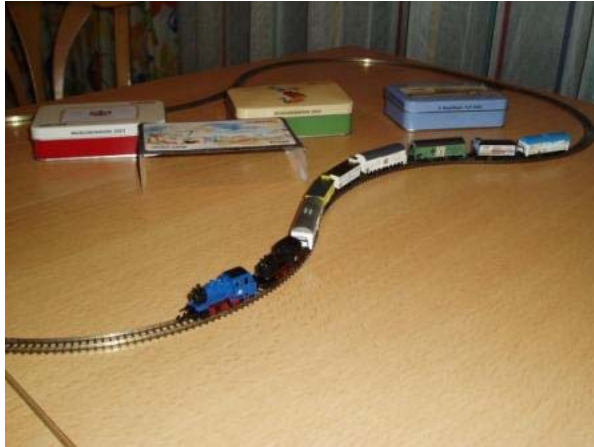
Hacia la estación de nuevo y tren de dos pisos hacia Ulm. Nos situamos delante de todo y a través de la puerta de cristal del conductor fuimos siguiendo todo el trayecto, cual ayudante de conductor, sacando infinidad de fotos y vídeo, porque no tenía desperdicio el paisaje, la vía y los trenes con los que nos cruzábamos.



A la llegada a Ulm, montamos y se montó un verdadero espectáculo. Carlos III ataviado ahora todavía más, pretendía dar la salida de nuestro tren, pero el semáforo se mantenía en rojo. En estas, que una señorita se le acerca para hacerle una pregunta sobre los trenes, imaginad si iba auténtico y cuan divertido fue el gag. Pero el tren no recibía la orden de partir y cada vez habían mas trenes en la estación, hasta el punto que todas las vías estaban ocupadas y por detrás de las principales dos V 60 iban trajinando vagones montando trenes. Salía un tren y entraba otro, durante media hora larga, el movimiento de trenes fue frenético, pero nos tuvimos de ir porque no había manera de que Carlos pudiese tocar el silbato y dar la orden de salida a nuestro tren.



Llegada al hotel, cena en un restaurante cercano, risas comentarios, anécdotas y experiencias. Ya en el hotel montaje del kit de supervivencia, con doble tracción y varios vagones con paradestrecke incluida. Trasvase de fotografías y cansados, reventados, muertos pero colmados de felicidad a dormir, porque mañana iremos..... A VISITAR LA FABRICA MARKLIN



Continuará.....

Toni Morató

La verdad es que esta noche me costó dormirme, ya sea por tanto cansancio, por excitación con tantas emociones o por ansiedad de visitar la fábrica de nuestra Marka. Sobre las 6 de la madrugada hubo una gran tormenta. Mas tarde nos enteraríamos que Raimon nos había echado una maldición “Y que os llueva !! ;-)”

Rafa y María José tenían previsto ir a Munich, pero cambiaron de planes en cuanto se confirmó la visita a la fábrica, se anularon reservas, se solucionó el alojamiento y se alquilaron dos coches más, y es que los coches alemanes tienen los maleteros muy pequeños. No cabía todo lo que llevábamos.

A las 13'00 h. entrábamos a la fábrica, donde el guarda ya tenía prevista nuestra llegada. Después de unos minutos llegó el guía, que casualmente habíamos conocido el día anterior en el lugar donde los Insider recogían su obsequio. Nos dijeron que debíamos dejar las cámaras en el coche o con el guarda. Lo siento amigos, no hay fotos de la visita. Nos dotaron de equipos de audio porque en el interior hay zonas donde el ruido es muy intenso y.....adentro.

El guía era un señor muy amable, jubilado después de haber trabajado 27 años en la fábrica y que ejercía de guía, imagino que sacándose unas pocas perras extra, cuando la dirección se lo pide. Nos ofreció hacer las explicaciones en inglés o italiano. Se eligió el italiano.

Espero no meter mucho la pata, ya que con cuestiones de maquinaria y fabricación no estoy familiarizado en absoluto.

Lo primero que se nos enseñó fue la sección de fundición, donde unos lingotes eran fundidos e inyectados para hacer determinadas piezas. El metal de nuestras queridas locos es fundamentalmente zinc en un 94%, aluminio en un 4% y cobre y magnesio en cantidades mínimas hasta el 100% (me lo apunté). También nos enseñaron ahí los moldes y como antes de empezar a hacer piezas lo calientan. Concretamente en estos momentos estaban empezando a hacer el modelo Henschel Wegman. Después de arrancar las partes innecesarias de la pieza, ésta se ponía en unas máquinas que pulía el

metal, excepto las vaporosas que unas señoras pulían a mano, debido a la curvatura de las calderas. Las piezas defectuosas y el material sobrante será fundido de nuevo.

De vez en cuando el guía nos iba tirando de la lengua, para saber quien o que éramos, pues no le cuadraba que se hiciese esta visita, ya que poder visitar la fábrica requiere solicitarlo con mucho tiempo de antelación y no se enseña a todo el mundo.

Pasamos a continuación a la tornería, ahí si que el ruido era ensordecedor. Máquinas en las que ponían un disco redondo de metal y en pocos segundos ya era un piñón. Otras que iban comiendo un alambre grueso, lo cortaba le hacía estrías y salían como churros unos pasadores. Si no lo entendí mal habían dos tipos de torno, unos en los que lo que giraba era la pieza y otros en los que la pieza se mantenía quieta y era la maquina la que tenía movimiento. Estaban haciendo en una de las máquinas unos topes de escala Z que realmente parecen microscópicos. En esta sección también había unas máquinas de control numérico? que se encargaban de hacer los taladros y hacer el paso de rosca donde era necesario, con movimientos rápidos y precisos, y bajo un chorro de agua y algo que parecía aceite se iba refrigerando constantemente.

Lo siguiente era someter a las partes metálicas a un tratamiento por inmersión de niquelado, galvanizado o fos.....(lo siento) y dejar las piezas listas para pasar a la sección de pintura.

En la sección de pintura había máquinas con diferentes sistemas de pintado, unas en las que señoras iban colocando las piezas en un sistema transportador y una vez dentro de la máquina estas piezas eran pintadas a pistola y cuando salían ya pintadas, por el otro lado, la señora las retiraba y ponía las siguientes. Concretamente eran unas barandillas que se pintaban de rojo. En otro lado había unas máquinas que estaban pintando por estampación, unas hacían las líneas y letras doradas de la GG1, y otras estampando vagones Tee. La máquina se “tragaba” la pieza, la colocaba, bajaba el tampón impregnado, se retiraba, se limpiaba, se mojaba en pintura, eliminaba el exceso de pintura mientras la pieza ya se había cambiado a la posición necesaria y la estampaba.

Una vez pintadas las piezas, pasaban al control de unas señoras que verificaban su estado, si era necesario algún pequeño retoque lo hacían a mano. Además en esta sección había unas señoras que con gran destreza, pintaban detalles que no se pueden hacer con máquinas, como esos aros que llevan algunas vaporosas alrededor de la caldera.

Llegando ya a la sección de montaje había unas máquinas que ponían solitas aros de adherencia a las ruedas, otras que cortaban el cable eléctrico a la medida exacta, que pelaban las puntas y ya salían estañadas, otras que ya ensamblaban algunas partes del cuerpo de la locomotora.

En la sección de montaje, por desgracia no pudimos ver demasiado pues ya estaban terminando su jornada, que va de las 6,30 a las 15,15, con descansos, y había muy pocas personas trabajando, ahí prácticamente el trabajo es manual. Vimos que estaban montando decoders y poca cosa más. Pudimos ver todavía como se verificaba el montaje de las locos, en un óvalo y mediante un ordenador la máquina ejecutaba una serie de movimientos programados, también si era el caso se colocaba un chivato en la chimenea para comprobar si el fumígeno funcionará.

En este punto, sin haber visto demasiado del montaje y nada de empaquetamiento, terminó la visita sobre las 15,45 h. Devolución de equipos de audio y nos dice el guía que si queremos nos entrega un impreso que permite en el museo adquirir un vagón especial al que solo tienen acceso las personas que han visitado la fábrica. ¡Claro que sí!. También nos dice que como atención especial y si vamos deprisa, pues de hecho ya ha cerrado, que podemos entrar a comprar en la tienda para empleados. ¡Claro que sí!

En la tienda para empleados había bastante género a un precio interesante, perdón, muy interesante. Aproximadamente un 40% de descuento, y claro ya que tienen la deferencia “algo” habrá que comprar ¿no?.

Rafa y María José se despiden pues ya tienen el tiempo justo para al aeropuerto de Munich, abrazos besos y hasta siempre a nuevos amigos que ya han dejado de ser virtuales y con los que hemos compartido una experiencia sin igual.

Coche y rápido hacia el museo a buscar el mencionado vagón, pues son las 16,30 y cierran a las 17,00 h. (siempre corriendo).

Coche y carretera hacia Karlsruhe , previa parada en el aeropuerto de Stuttgart para dejar a José Luis, mas abrazos y mas hasta siempre.

Llegada a Karlsruhe con el tiempo justo de tomar habitación y salir pitando al encuentro del restaurant donde cenaremos con Víctor. Un lugar muy bonito, una antigua fábrica de cerveza totalmente restaurada y convertida en una cervecería típica alemana. Exquisita cena a base de espárragos, típicos de la zona, como siempre ante nuestros Kits de supervivencia. Risas, anécdotas, fotos y como siempre una velada estupenda. Gracias Víctor.

En este punto queda prácticamente concluido el viaje, pues ya solo queda descansar y por la mañana las correspondientes despedidas y para casa.

Continuará.....

Toni Morató

EPILOGO

Bueno amigos, si habéis llegado hasta aquí ahora podréis llegar hasta el final. Lamento mucho que el relato haya sido tan largo, pero me era imposible narrar todo lo sucedido con menos palabras.

Quisiera dar las gracias de manera especial a las personas que impulsaron la idea de este viaje, sobre todo a las que finalmente no han podido venir. Si no recuerdo mal, todo empezó con un “Gruppigen a Goppigen”. Gracias Jaume , Raimon y Josep.

También quiero dar las gracias a Josep, por haberlo organizado todo tan eficazmente y haber sido tan buen Cicerone.

Gracias también a todos y todas mis compañeros de viaje, Josep, Rafa, María José, José Luis, Daniel, Verónica, Carlos y María Teresa, por haber hecho entre todos que este sea un viaje inolvidable.

Destacar el buen ambiente del grupo y en manera especial la actitud de nuestras Jefas de estación, que en ningún momento nos agobiaron ni se quejaron de nada, imagino que nos veían tan felices que se sentían bien.

Lamento si en el relato he cometido errores, espero que no me crucifiquéis y que me corrijáis los que estabais presentes.

Por último, recordaros que el tiempo pasa volando y ya hay que ir pensando en organizar el MOBA 2007

GRUPPINGEN A GOPPINGEN

Toni Morató