

Bahnhof Bad Nauheim-Nord

Ausgabe 26

1 / 2018

Das Magazin für Freunde und Förderer der Eisenbahnfreunde Wetterau e.V.



An der Strecke

Rund um Gambach

Fahrseason 2018

Viel Neues

Termine und Aktuelles



Editorial



Liebe Freunde der EFW,

ein neues Jahr bedeutet für uns auch immer den Start in eine neue Fahrseason. Was sich für unsere Gäste als fast selbstverständlich darstellt,

bedeutet im Hintergrund und im Vorfeld eine Menge Arbeit. Von dieser Arbeit sieht man natürlich recht wenig, denn wichtig ist vor allem der sichere Fahrbetrieb. Dafür unterziehen wir unsere Fahrzeuge den regelmäßigen Einsatzuntersuchungen.

In dieser Ausgabe möchten wir Ihnen zudem unseren letzten Neuzugang in Sachen Fahrzeuge vorstellen, die EFW 7, etwas respektlos konnte ich vereinzelt den Begriff "Frosch" beim Anblick der Lokomotive erfahren. Aber das Grün steht der Maschine doch nicht schlecht, oder?!

Kennen Sie eigentlich unser Anschlussgleis in Gambach? Es gibt tatsächlich

ein Anschlussgleis dort zum Quarzsandwerk, welches wir Ihnen hier einmal näher vorstellen werden. Erste Arbeiten für die Wiederherstellung der Befahrbarkeit haben begonnen.

Die neue Fahrseason nehmen wir zum Anlass, einige Neuerungen umzusetzen, mit der wir unsere enge Zusammenarbeit mit den Anliegerkommunen in Sachen Tourismus vertiefen. Einige Initiativen aus Münzenberg machen hier den Anfang. Hier haben wir in einer der vorhergigen Ausgaben unseres Mitgliedermagazins berichtet.

Ansonsten freuen wir uns auf eine spannende kommende Fahrseason und die anstehenden Aufgaben in Sachen Fahrzeuginstandhaltung, Erneuerung der Strecke und natürlich die Fahrten selbst.

Wir sehen uns sicher in den kommenden Monaten, Ihr



Was man so alles an der Strecke findet: diesen "Bio-Schuh" griffen wir am Bahndamm zwischen Griedel und Gambach auf. Offenbar lag er dort schon etwas länger, so dass ihn die Natur nach und nach "zurückerober" hat. Der Besitzer wird ihn wohl nicht mehr vermissen.



Museumsbahn Essen und Trinken im Burghotel

Was kann man denn eigentlich machen, wenn man in Münzenberg angekommen ist? Nun ja, hier



bietet sich natürlich der Besuch der Burg an. Und direkt neben der Burg liegt in der Wohnbacher Straße das Burghotel Münzenberg. Für unsere Gäste halten wir zur Einkehr ein besonderes Angebot bereit.

Das Burghotel bietet die Gelegenheit, in einem stilvoll und rustikal eingerichtetem Restaurant zu speisen oder auch bei schönem Wetter im Biergarten sich in entspannter Atmosphäre zu stärken. Direkt neben der Burg (lediglich 5 Minuten vom Eingang der Burg entfernt) ist der Weg kurz von einer spannenden Besichtigung des für die Wetterau so prägnanten Wahrzeichens.

Gegen die Vorlage eines Gutscheins erhalten Gäste der EFV einen Rabatt in Höhe von einem Euro auf einen Verzehrwert von 10 Euro. Die Coupons erhalten Sie bei Abfahrt und Kauf der Fahrkarten in Bad Nauheim. Das Team des Burghotels freut sich auf Ihren Besuch.

➔ www.burghotelmuenzenberg.de

Bahnbetrieb Rosenfest 2018 in Steinfurth

Alle zwei Jahre findet das Rosenfest in Steinfurth statt. Und das Rosenfest ist immer wieder für uns auch ein besonderer Tag. Wir bringen Sie zum Rosenfest! Die Parkplätze und die Fahrgelegen-

Fahrzeuge einsetzen.

Wir werden den ganzen Tag zwischen den beiden Destinationen pendeln. Ein genauer Fahrplan wird rechtzeitig auf unserer Internetseite veröffentlicht.



Eine Reservierung ist nicht erforderlich. Die Fahrkarten können direkt in Bad Nauheim bzw. in Rockenberg erworben werden.

Viele unserer Gäste waren in der Vergangenheit enttäuscht, dass wir keine musealen Fahrzeuge einsetzen und so beispielsweise die Dampflok zum Einsatz kommt. Wir verstehen diesen Wunsch selbstverständlich, bieten aber um Verständnis dafür, dass es uns mit

heiten in Steinfurth selbst sind sehr begrenzt, deswegen werden wir auch in diesem Jahr wieder unseren Shuttle-Service von Bad Nauheim nach Steinfurth bzw. von Steinfurth nach Rockenberg anbieten.

Zwischen Bad Nauheim in Steinfurth wird wieder eine Doppereinheit des Triebwagens GTW 2/6 der hessischen Landesbahn eingesetzt. Zwischen Steinfurth und Rockenberg werden wir eigene

den historischen Fahrzeugen nicht möglich ist, die Pendelfahrten in der im Fahrplan ausgewiesenen engen Taktung sicherzustellen. Das ist nur mit einem effizienten Fahrzeugeinsatz möglich.

➔ www.rosenfest.de



Fahrzeuge

Die EFW 7 -die "neue Krauss-Maffei"

Im vergangenen Herbst erreichte uns eine neue Lokomotive. Bei uns trägt sie die Ordnungs-

nummer 7. Einsatzgebiete im Streckendienst sind nicht bekannt. Die Lok ist ca. 8.400 mm lang, der



Durchmesser der Räder beträgt 1.100 mm. Mit einem Dienstgewicht von 54 Tonnen beträgt ihre Achslast 18 Tonnen.

Als Motor ist ein Mercedes Benz Dieselmotor vom Typ MB 836 Bb eingebaut. Der 6 Zylinder-Viertakt-Reihenmotor leistet bei einer maximalen Umdrehung von

1.500 / Min 500 PS. Damit ist sie die derzeit stärkste Lok in unserem Fuhrpark. Die Kraftübertragung erfolgt über ein hydraulisches Voith-Getriebe. Die Höchstgeschwindigkeit im Rangiergang beträgt 29 km/h, im Streckengang 58 km/h. Als Besonderheit ist die Maschine mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet. Unter der Fabriknummer 19082 im Jahr 1963 gebaut, wurde sie als Werkslok an Krauss-Maffei geliefert. Schon 1964 kam sie nach Neuhoof an die damalige Wintershall AG. Dort verblieb sie bis zu ihrer Ausmusterung und Überführung nach Bad Nauheim, ihrer neuen Heimat.

nummer 7, auf der Seite der Lok ist jedoch noch die Ordnungsnummer 2 des bisherigen Eigentümers erkennbar. Dabei handelt es sich um die K+S AG, die Maschine war im Werk Neuhoof in Osthessen stationiert. Die Kennung des bisherigen Eigentümers ist schon entfernt, das EFW-Logo fehlt noch.

Bei uns soll die Lok vornehmlich im Holzzugverkehr eingesetzt werden. Aktuell wird sie noch instandgesetzt, neben Arbeiten an der Steuerung, muss der Kühler instandgesetzt werden. Doch nun zur Lokomotive selbst.

Hierbei handelt es sich um den standardisierten Loktyp ML 500 C, die von 1954 bis 1966 in München gebaut wurde. Die genaue Zahl der Lokomotiven ist unbekannt. Die Ähnlichkeit mit der Schwesterlok, der ML 440 C (unsere EFW 4) ist dabei nicht zufällig. Die ML 500 C ist eine Weiterentwicklung. Dieser Loktyp war immer als Industrie- und Rangierlokomotive konzi-



Bahnbetrieb historisch Jung-Diesellok bei den EFW

Wie bei der großen Eisenbahn war und ist unser Siegener Kreisbahn und später bei der BLE. Sie Fahrzeugpark bunt und abwechslungsreich. Im half uns aus, da unsere V 36 nicht einsatzfähig



war. Neben den Holz-zügen war die Lok auch vor unseren Museums-zügen zu beobachten. Es handelt sich dabei um eine Lok des Typs R 42 C und wurde im Jahr 1961 gebaut. Mit einer Leistung von 440 PS mit Hilfe eines MAN-Motors erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die Länge beträgt 9.285 mm, das Gewicht 43,5 Tonnen. Inzwischen ist die Lok nach England "ausgewandert" wo sie im Bauzeugsatz steht. Ein

Jahr 2005 war die hier abgebildete Jung-Diesellok interessantes Intermezzo. So bald werden wir sie bei uns zu Gast. Damals lief sie noch bei der also nicht mehr bei uns sehen.

Museumsbahn Stadtführungen in Münzenberg



Eine Bahnfahrt mit einer Museumsbahn natürlich spannend und interessant. Ja, der Weg kann das Ziel sein, aber auch am Ziel angekommen, können sich interessante Entdeckungen ergeben. Mit uns können Sie Münzenberg unter fachkundiger Begleitung nun ganz genau erkunden.

In Zusammenarbeit mit Herrn Johannes Hummel bieten wir in der kommenden Fahrsaison Stadt- und Burgführungen für unsere Gäste an. Die Führung startet um **11.30 Uhr** am Kastanienplatz, umfasst die Altstadt und die Burg. Im Preis von 5,00 € pro Person ist die Führung und der Eintritt in die Burg enthalten. Karten hierfür können am Bahnhof in Bad Nauheim-Nord erworben werden.

An folgenden Terminen freuen wir uns auf zahlreiche Gäste:

- 20. Mai 2018
- 17. Juni 2018
- 5. August 2018

Individuelle Termine natürlich gerne auf Anfrage.



Verein Unterstützung der Volksbank Mittelhessen

Wir sind in der Region der Wetterau fest verwurzelt. So wie viele Unternehmen in unserer Heimat, der Wetterau. Und genau diese Unternehmen unterstützen die Vereine in der Wetterau. Wir freuen uns ganz besonders, dass die Volksbank Mittelhessen unsere ZUGLUFT-Veranstaltungsreihe mit einer Spende fördert. ZUGLUFT ist ein ganz besonderes Angebot, welches in Hessen einzigartig ist. Theater im Museumszug begleitet von einem warmen Buffet. Neben der Zugfahrt und dem guten Essen macht dabei ganz bestimmt die besondere Atmosphäre des Theaterzuges als außergewöhnliche Kulisse aus



Theater
und
Zugfahrt
ein

besonderes Event.

Ende März fand die Übergabe der Spende in den Räumen der Bad Nauheimer Filiale der Volksbank

Mittelhessen statt. Die der Volksbank übergab symbolisch den Spendenscheck an Jörg Theopold von den Eisenbahnfreunden Wetterau e.V. Er bedankte sich im Namen des Vereins. Die regionale Vernetzung und der regionales Zusammenhalt ist ein wichtiger Ankerpunkt in einer globalisierten Welt. Und hier in der Wetterau leben wir diesen regionalen Zusammenhalt.

➔ www.vb-mittelhessen.de

Verein Mitgliederversammlung 2018

Wie in jedem Verein -so auch bei den EFW- findet einmal jährlich die Mitgliederversammlung statt. Wie in jedem Jahr treffen wir und in unserem



Clubheim auf dem Vereinsgelände in Bad Nauheim. Am 9. März 2018 war es dann so weit. Zahlreiche Mit-

glieder haben den Weg auf sich genommen, um an der Versammlung teilzunehmen.

Das Jahr 2017 war sicher eines der arbeitsreichsten, aber auch eins der erfolgreichsten Jahre

der Vereinsgeschichte. Stefan John dankte ausdrücklich im Namen des Vorstands für den Einsatz im vergangenen Jahr. Ohne das ehrenamtliche Engagement der Mitglieder wäre es nicht möglich gewesen, die vielen Fahrten und Arbeiten in diesem Umfang durchzuführen. Insbesondere die Regelzugfahrten haben in 2017 zu einem positiven Jahresergebnis beigetragen. Kassierer Manfred Göbel konnte dementsprechend eine positive Bilanz vorlegen. Die Kassenprüfer haben ein positives Testat über die Kassenführung ausgestellt. Einer Entlastung des Vorstands stand daher nichts entgegen. Als neue Kassenprüfer für das Jahr 2018 wurden Stefan Geppert und Karl Bernd Vilter gewählt.

Neben den nackten Zahlen konnten wir auch diesmal eine Reihe langjähriger verdienter aktiver und auch passiver Mitglieder ehren.



Bahnbetrieb

Neue Stromversorgung in RBG

An unserer Strecke befinden sich einige wenige automatische Bahnübergänge. Neben dem Übergang in Bad Nauheim am Taubenbaum finden sich die Bahnübergänge in Steinfurth, in Rockenberg, in Griedel (hier zwei Bahnübergänge) und Gambach entlang unserer Gleise, die durch elektrisch gesicherte Übergänge den Bahnverkehr gegen-



über dem Straßenverkehr gesichert werden.

Die Sicherung ist dabei sehr oft darauf ausgelegt, dass die Stromversorgung aus den im Bereich des Bahnhofs befindlichen Bahnstromversorgungsgebäuden

sichergestellt wird. Das ist nachvollziehbar, als dass der Übergang und das Bahnstromversorgungsgebäude in der Zeit des regulären Bahnbetriebes eine Einheit gebildet haben. Heute ist dies nicht mehr der Fall.

Die Bahnstromversorgungsgebäude befinden sich heute im



Privatbesitz und dienen nicht mehr ihrem ursprünglichen Zweck des Bahnbetriebes.

Das macht es erforderlich, an der einen oder anderen Stelle die installierte Technik anzupassen.

So geschah es vor Kurzem in Rockenberg. Dort befindet sich ein automatischer Bahnübergang. Die Stromversorgung erfolgte bisher über das Bahnstromversorgungsgebäude. Im Rahmen einer umfassenden

technischen Erneuerung der Elektrik des Bahnstromversorgungsgebäudes war es nun notwendig, dass wir die Stromversorgung für den Bahnübergang von der Stromversorgung des Bahnstromversorgungsgebäudes



trennen.

So wurde es umgesetzt. Zur Umsetzung wurde ein Versorgungskabel zum BÜ-Häuschen verlegt. Ein Stromkasten als Übergabepunkt zur OVAG wurde direkt neben dem Häuschen installiert. Wir haben auf unserer Seite vor einigen Wochen die elektrische Installation im BÜ-Häuschen angepasst, so dass die äußerliche Installation nunmehr auch tatsächlich funktioniert.

Kleine Ursache und optisch praktisch nicht wahrnehmbar, haben wir hiermit eine strikte Trennung des bisherigen von dem aktuellen Bahnbetriebes vollzogen.

Was sieht man heute von diesen Änderungen? Eher nicht viel: lediglich der Stromkasten deutet auf die Änderungen hin.



Strecke Das Anschlussgleis in Gambach

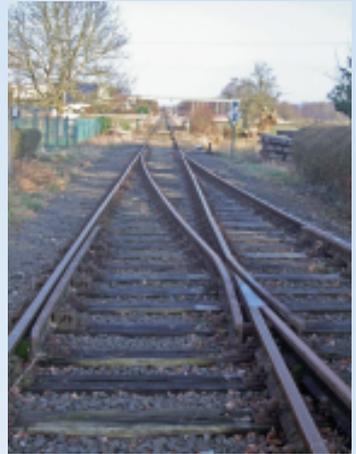
Wir möchten heute einen Abschnitt der Strecke vorstellen, den unsere Gäste während der Fahrt

Verfahren für den Produktionsprozeß nutzen. Gleich zu Beginn hat man das Anschlussgleis errichtet, um die Rohstoffe mit der Bahn über die damalige BLE abfahren zu können.

Das Gleis hat eine Länge von ca. 700 Meter und endet im Werksgelände des Quarzsandwerks. Das Werksgelände selbst ist eingezäunt und wird nach Betriebsschluss verschlossen, so dass die Begehung des Abschnittes vor dem Werkstor

endet. Eine eigene Lokomotive für den Verschub der Waggons auf dem Werksgelände besaß das Werk übrigens nie, der Verschub wurde mit Hilfe einer Rangierwinde erledigt, betrieblich wäre eine eigene Lokomotive

sicher interessant gewesen, sachlich aber für den Verkehr eher überdimensioniert. Dieser Verkehr hielt sich in den vergangenen Jahren leider eher sehr in Grenzen oder um es ganz direkt auszudrücken: das Gleis wurde nicht für den Zugverkehr genutzt.



nicht erleben, denn offiziell wird dieser Ast derzeit nicht befahren. Es handelt sich um das Anschlussgleis zum Quarzsandweg in Gambach. Kurz hinter dem Bahnübergang an der Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Münzenberg zweigt das Gleis in einer relativ engen Kurve in Richtung Süden ab.

Ein kleiner Abriss zur Geschichte des Quarzsandwerks. In der Wetterau im Dreieck zwischen Rockenberg, Griedel und Gambach erstrecken sich umfassende Vorkommen hochwertiger Quarzsande. Vor diesem Hintergrund haben die Quarzwerke Frechen 1958 das neue Werk in Gambach errichtet, um die dort angesiedelten Vorkommen auszubeuten. Neben der eigentlichen Sandgrube

wurde dem Werk eine Kunstharz-umhüllungsanlage angegliedert. Dieser veredelte Rohstoff wurde im verstärktem Maße von Gießereien benötigt, die ein neues



Das Werk ist bis zum heutigen Tage in Betrieb, hat wie des Öfteren auch auf anderen Strecken den Transport auf die Straße verlagert. Eine Entwicklung, die in der jüngeren Vergangenheit uns sicher langsam "auf die Füße fällt" (Stichwort Stickoxide bei Dieselfahrzeugen).





Bis 1991 wurde der Anschluss sehr rege genutzt, es folgte eine wenige Jahre andauernde geringe Nutzung. Ab Mitte der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurde -wenn auch in relativ bescheidenem Umfang- das Gleis regelmäßig bedient, bis es schließlich im Jahr 2001 stillgelegt wurde. Seitdem bemächtigte sich die Natur der Gleisanlagen und eroberte diese nach und nach wieder zurück.

Der Anschluss selbst ist relativ anspruchslos. In einer engen Linkskurve zweigt der Anschluss von der Stammstrecke (Butzbach) Griedel - Münzenberg (Lich) ab und führt in fast gerader Linie bis zur Wetter, bevor es dann in einer leichten Rechts-



kurve in das Werks-
gelände mündet. Das Gleis wird von einem Feldweg und zwei Gemeindestraßen gekreuzt. Die Sicherung erfolgt mit hier lediglich Andreaskreuzen. Nicht zu

vergessen ist zudem die Zufahrt zum Bauhof der Stadt Münzenberg, welcher direkt an den Gleisanschluss angrenzt. Aber es gibt noch ein besonderes Bauwerk: die Wetter ist unser ständiger Begleiter und wird bekanntlich mehrfach auf Brücken überquert. Und auch das Anschlussgleis zum Quarzsandwerk überquert auf einer hohen Betonbrücke die Wetter. Ein solches massives und wuchtiges Bauwerk ist entlang der Strecke einmalig. Sie ist damit eine der größten Brücken in unserem Streckennetz.

So geriet das Gleis quasi fast in Vergessenheit, wenn nicht die Weiche im Streckengleis auf diesen "Lost place" hindeutete. Vor ca. zwei Jahren begannen wir, das Gleis aus seinem Dornröschenschlaf zu befreien. Dafür waren sehr umfangreiche Rodungsarbeiten erforderlich, da sich der Bewuchs inzwischen schon weit ausgebreitet hatte. Das Gleis musste auch an einigen Stellen wieder ausgebessert und befestigt werden. Ein Befahren war damit anfangs ausgeschlossen. Nach vielen Arbeitssamstagen ist es inzwischen wieder möglich, Betriebsfahrten mit Nebenfahrzeugen durchzuführen. Als nächster Arbeitsschritt wird die Brücke einer statischen Überprüfung



unterzogen. Ist die Standsicherheit gegeben und die Gleisüberprüfung und -instandsetzung abgeschlossen,

dann steht einer neuen Nutzung des Gleises für den Güterverkehr eigentlich nichts mehr im Wege. Wir hoffen, dass es gelingt, hier wieder Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen. Ein kleiner Beitrag zur Reduzierung des ausufernden Straßenverkehrs. Wir werden sehen.



Verein Mitgliedschaft im ERIH

Wir sind Teil des technischen europäischen Kulturerbes. Die ERIH -European Route of Industrial Heritage e.V.- ist ein Netzwerk von ungefähr



www.erih.net

European
Route
of Industrial
Heritage

1.400 Lokationen in 45 Ländern Europas.

ERIH ist das größte Netzwerk für industrielle Se-

henswürdigkeiten. In diesem Netzwerk sind Ankerpunkte zu finden, die in besonderer Weise die europäische Industriegeschichte repräsentieren.

Über ganz Europa kann man über den Internetauftritt der Organisation (der Sitz befindet sich übrigens in Meerbusch bei Düsseldorf)

Lokationen finden, die in ganz besonderer Art und Weise für die Besonderheiten der europäischen Industriegeschichte stehen. Eine Vielzahl an Reisezielen findet sich hier. Es lohnt sich unbedingt, hier einmal im Detail zu schauen, welche spannenden Ziele es rund um die Industriekultur gibt.

Wir sind Mitglied dieses Netzwerkes und Interessierte können sich über unser Angebot informieren. Auch wenn unsere Bahn nicht zu den "ganz großen" Denkmälern der Industriegeschichte gehört, so trug sie zur Zeit ihrer Entstehung ganz sicher dazu bei, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Anliegergemeinden eine positive Entwicklung genommen hat. Heute spielt die Bahn freilich keine große Rolle mehr, Vorhaben wie der Ausbau eines schnellen Internets sind da sicher ähnlich bedeutende infrastrukturelle Maßnahmen.

➔ www.erih.de

Verein Schulungen für den Betriebsdienst



Wer rastet, der rostet. Eine sehr bekannte Erkenntnis, die wir uns natürlich auch zu Herzen nehmen. Jeden Spätherbst in der Zeit, wo uns die regulären Fahrten und auch die Sonderfahrten nicht so sehr in

Anspruch nehmen, nutzen wir die Zeit, uns fort- und weiterzubilden. Für das betriebliche Personal sind also Schulungen angesagt.

Dabei finden sich Themen rund um den Betriebsdienst auf der Agenda. Essentiell für den Betriebsdienst sind dabei selbstverständlich die Bremsen und die dahinterliegende Technik. Warum funktioniert eine Bremse und warum kann sie möglicherweise einmal nicht funktionieren?

Neben der Fahrzeugtechnik gilt es, die Besonderheiten des Bahnbetriebes und hierbei insbesondere sicheres Verhalten zu verinner-

lichen. Als weiterer Agendapunkt stehen Strecken- und Signalkunde auf der Agenda. Auch das ist wichtig, um einen sicheren Fahrbetrieb zu gewährleisten.

Eine Vielzahl an Themen und Inhalten. Aufwände und Zeit, die wir ehrenamtlich leisten, von denen niemand an unseren Fahrtagen etwas wahrnimmt. Trotzdem unverzichtbar und wichtig für unseren Bahnbetrieb. Danke an alle Mitglieder, die zum Gelingen der Ausbildungen beigetragen haben.



Bahnbetrieb Route der Industriekultur Junior

Die Route der Industriekultur Junior bietet vom **11. bis 21. Juni 2018** insgesamt rund 65 spannende Veranstaltungen für junge Forscherinnen und Forscher. Die Industriekultur auf angewandte, spielerische und lehrreiche Art zu erleben, ermöglicht die KulturRegion Kindern und Jugendlichen mit ihrem Bildungsprogramm. Vom 11. bis 21. Juni können Kinder- und Jugendliche (schulisch und außerschulisch) aus 65 verschiedenen Veranstaltungen teilnehmen.

Und logisch, dass wir uns an dieser Aktion beteiligen. Die EFW sind mit einem "Erlebnistag Eisenbahn" dabei. Von unseren Draisinen bis zur 360 PS-Diesellok gibt es eine Menge zu entdecken und zu bestaunen. Dabei sollte nicht vergessen



werden, dass die Eisenbahn in unserem Land ganz wesentlich zur Industrialisierung beigetragen hat, ja im Prinzip



eigentlich die Voraussetzung für die Industrialisierung gewesen ist. Eine Besichtigung des Betriebswerkes bietet selbstverständlich die Gelegenheit, Einblicke zu bekommen, die man als Fahrgast einer regulären oder auch einer Museumsbahn sonst so nicht erleben würde. Gerne geben wir einen Einblick in die faszinierende Welt der Eisenbahn und freuen uns auf viele kleine und größere Besucher. ➔ www.krfrm.de

Bahnbetrieb Vorbereitung Fahrseason 2018

Alle Jahre wieder müssen wir unsere Strecke und die Einrichtungen entlang der Strecke fit für die kommende Fahrseason machen. Das klingt zu-



nächst einmal relativ banal, aber dahinter versteckt sich eine Menge Arbeit, von der unsere Fahrgäste naturgemäß nicht viel mitbekommen.

Wir prüfen in diesem Zusammenhang unter anderem die Andreaskreuze, nicht selten werden sie im ländlichen Bereich durch Traktoren beschädigt oder sogar "umgefahren". Neben den Andreaskreuzen befinden sich an der Strecke eine Reihe weiterer Signale, die überprüft werden müssen. Relevant ist hierbei vor allem die Sauberkeit und die Sichtbarkeit. Schließlich trägt die Sichtbarkeit ganz essentiell zum sicheren Betrieb unserer Museumsbahn bei.

Auch die Bahnübergänge müssen überprüft werden. Die Rillen zwischen Schienen und Straße müssen gesäubert werden. Dass sich diese Rillen mit Schmutz füllen, ist grundsätzlich ganz normal. Die Reinigung der Rillen sorgt dafür, dass die Räder der Schienenfahrzeuge immer genug Raum haben. Viel zu tun für uns.



Menschen bei den EFW

Florian Schossau

-von den EFW zur "großen" Eisenbahn-

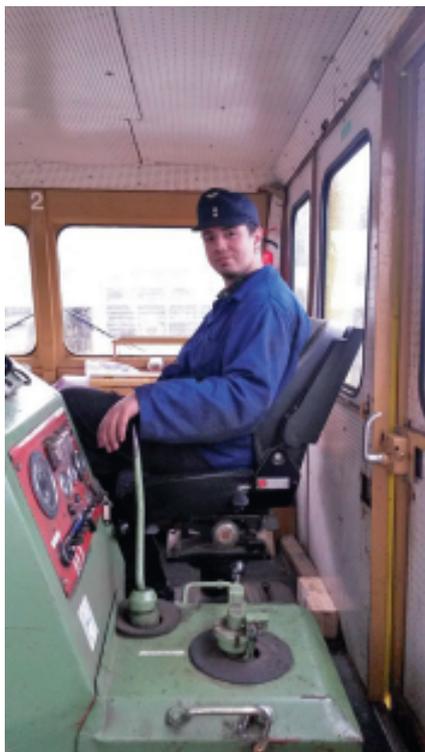
Unsere Bahn lebt von vielen unterschiedlichen Talenten. Und das macht ja die Besonderheit und die Stärken eines jeden Vereins aus. Wir sind froh über die Vielfalt unserer Kollegen, die mithelfen, die Bahn und den Museumszugbetrieb zu erhalten. Florian Schossau ist eines unserer Mitglieder, der schon in sehr jungen Jahren zu uns gekommen ist. Vom "Junior", der an vielen Stellen nur staunend die Aktivitäten der "großen Eisenbahner" verfolgen konnte, hat sich Florian inzwischen zu einem echten Aktivposten entwickelt. Grund genug, ihn einmal zu befragen.

BNN: Kannst Du Dich noch an Deinen ersten Einsatz bei uns erinnern? Wo war das und wie hast Du diesen erlebt?

Florian: Natürlich, wie als wäre es gestern gewesen. Sowas vergisst man nicht. Es war im April 2013 und nachdem mich am Tag der offenen Tür ein Mitglied angeworben hatte, habe ich auch zwei Wochen später meinen Mitgliedsantrag eingereicht und am selben Tag auch den ersten Arbeitseinsatz absolviert. Ich wurde gleich mit auf die Strecke genommen und war begeistert von dem Wettertal, von dem ich bis dato noch nichts kannte. Im Betriebswerk habe ich auch gleich schon mit kleineren "Aktionen" angefangen, wie beispielsweise die Weichen umlegen und Kuppeln der Fahrzeuge. Sowas bleibt im Gedächtnis.

BNN: Du warst mit Abstand der Jüngste, war das nicht etwas komisch?

Florian: Na klar war es komisch, immerhin war ich 12 Jahre alt und der Nächstältere war schon 18 Jahre alt. Für mich natürlich eine gewaltige Hürde, da ich mich nicht viel getraut hab, aber durch die Unterstützung der Mitglieder war dieses Gefühl schnell weg. Aber anfangs hat man immer den Gedanken: "wie denken die darüber wenn sie mit einem "Kind" zu zweit arbeiten?"



BNN: Inzwischen bist Du ein fester Teil des Vereins, wo siehst Du Deine Schwerpunkte?

Florian: Nun bin ich schon fünf Jahre dabei und habe wirklich das Gefühl fest dazuzugehören. Der Verein ist ein zweites Zuhause geworden und ich will ihn auch nicht mehr missen wollen. Meine Schwerpunkte sind momentan die Instandhaltung der Fahrzeuge und der Zugbegleitedienst.

BNN: Wohin möchtest Du Dich entwickeln?

Florian: Ich möchte mich quasi nach "ganz oben" arbeiten, was die Dienste betrifft. Ich will es bis zum Dampflokführer schaffen! Ich will kein "Chef" sein, denn ich bin lieber ein kleines Rad im großen Ganzen. Ich will Teil von etwas sein und es nicht

nur steuern, das alleine wäre mir zu langweilig.

BNN: Du machst jetzt quasi Dein Hobby zum Beruf und bist in Deiner Ausbildung bei DB-Regio, war Dein Engagement bei den EFW dafür ausschlaggebend oder hattest Du das schon immer vor?



Florian: Naja, ich sage ja immer: "Berufswunsch zum Hobby und dann erst das Hobby zum Beruf." Schon in ganz jungen Jahren wollte ich Lokführer werden und das hat sich durch den Verein einfach nur verstärkt. Der Wunsch wurde zum Ziel, das ich erreichen wollte.

BNN: Wo siehst Du in Zukunft die großen Herausforderungen für ehrenamtliche Museumsbahnen?

Florian: Eine Herausforderung ist auf jeden Fall, die Mitgliederzahl. Es gibt nur noch wenige, die es mögen, "in Öl zu baden" oder im Sommer Kohlen zu schaufeln. Neue Mitglieder finden, die den Verein noch lange Jahre aufrechterhalten können, das ist eine große Herausforderung. Da sind wir aber sicher nicht der einzige Verein, der hier Herausforderungen hat.

BNN: Stell Dir vor, Du wärest allmächtig, was würdest Du bei uns sofort ändern?

Florian: Auch wenn es komisch klingt, würde ich es alles etwas "historischer" aussehen lassen. Die Halle etwas stabiler gebaut und aus roten Backsteinen einen Deckenkran, sowie ordentliche Bekohlungs- und Wasseranlagen und vor allem eine professionell ausgestattete Werkstatt. Mit Drehbänken und Einrichtungen zum Schmieden und Gießen. Eine Kleiderordnung für alle Veranstaltungen finde ich sinnvoll, die mit Besuchern zu tun haben, um unser Image als „Historische Museumsbahn“ aufrecht zu halten und zu stärken. Ich habe ein richtiges historisches Betriebswerk in meinem Kopf. Klar, die Anlagen in Bad Nauheim sind nicht historisch, sicher auch für einen Verein nicht ganz schlecht.

BNN: Wo siehst Du die großen Stärken unseres

Vereins?

Florian: *nachdenklich* Stärken..... Tja, ich würde mal sagen, die Faszination, die aufkommt, wenn ich den Hof betrete, die Tatsache, dass es historisches Material ist, womit wir unsere Gäste in eine vergangene und teils vergessene Zeit mitnehmen. Nach unseren Museumszugfahrten zu urteilen ist es das, was unsere Fahrgäste besonders mögen. Die längst in Vergessenheit geratenen Abläufe einer Bahnfahrt wieder mal zu erleben oder, für die jüngeren Gäste, diese "alte Zeit" einmal kennen zu lernen. Begeisterung lösen regelmäßig unsere Pappfahrkarten aus.

BNN: ...und welches sind die größten Schwächen?

Florian: Schwächen....Tja, wir könnten schon mehr aktive Mitglieder gebrauchen. Denn in der Hochsaison sind wir schon sehr stark beansprucht. Vielen unserer Gäste ist es gar nicht bewusst, dass unser Verein ja wirklich rein ehrenamtlich arbeitet. Das sollte schon eine größere Wertschätzung erfahren.

BNN: Wie kann es uns gelingen, neue Menschen für unseren Verein zu gewinnen?

Florian: Es ist natürlich eine Herausforderung, in der heutigen Zeit noch engagierte Menschen zu finden, aber wenn man eine Art Schnuppertage einführen würde, wie zum Beispiel den Clubabend mit Werbung für uns als Kennlernabende anbieten zu können, würden glaube ich schon, dass sich Menschen für uns begeistern. Ich für meinen Teil habe ja den Tag der offenen Tür als Kennlerntag gehabt, aber der ist ja nicht jedes Wochenende.

BNN: Na, dann wünschen wir Dir noch viel Spaß mit unserer Bahn und auf der Strecke!



Wir machen Dampf!

20 Kilometer Strecke, der gesamte Fahrzeugpark und die Organisation des Bahnbetriebs erfordern eine ganze Menge Arbeit. Wir suchen immer helfende Hände, die den Erhalt der Fahrzeuge und der Strecke unterstützen. Vorkenntnisse sind nicht erforderlich, die Aufgaben sind vielfältig. Interesse? Dann nix wie los, wir freuen uns!



Eisenbahnen weltweit Elefanten am Gotthard



Die Überquerung des Gotthardpasses gehört seit Jahrhunderten zu den großen Herausforderungen auf dem Weg in den Süden in Richtung Italien und Mittelmeer. Einen Durchbruch erzielte man im Jahr 1882 als der Gotthard-Scheiteltunnel mit einer Gesamtlänge von 15 km eröffnet wurde. Zusammen mit der Bergstrecke wurde damit der Weg über den Pass wesentlich vereinfacht und letztlich

Ausgangspunkte waren Standorte großer Betriebe, da die Bergfahrt einiges an zugkräftigen Lokomotiven erforderte. Während Bellinzona gerade im Rahmen des Streckenausbaus umfassend modernisiert wird, befindet sich in Erstfeld noch das alte Depot mit den legendären Gotthard-Lokomotiven, allen voran das schweizer Krokodil. Die Situation in Erstfeld heute lässt die ehemalige Betriebsamkeit nur noch erahnen. Immerhin sind



dort noch Fahrzeuge der SBB-Historic stationiert, so dass noch ein wenig an die "alte Gotthardbahn" erinnert. Der aktuelle Verkehr wird dominiert durch die Uniformität standardisierter Stadler-Flirt-Elektrotriebwagen der regionalen Bahngesellschaft TILO. Die SBB-Historic hat im vergangenen Herbst ein ganz besonderes Spektakel

auch komfortabler. Heute hingegen kann man den Pass auf viele verschiedene Wege überqueren. Die Gotthard-Bergstrecke steht selbstverständlich weiterhin -wenngleich mit deutlich reduziertem Zugangebot- zur Verfügung. Darüber hinaus windet sich die Gotthard-Autobahn in teilweise kühnen Bauwerken durch den Berg, den Pass unterquer man im Gotthard-Straßentunnel, 17 km lang wurde das Bauwerk 1980 eröffnet. Über die Passstraße, die inzwischen schnellstraßenähnlich ausgebaut ist, führt der Weg durch eine herrliche Berglandschaft, was auf jeden Fall in den Sommermonaten eine echte Alternative ist. Nicht zu vergessen ist die neueste Möglichkeit: der Gotthard-Basistunnel, der mit 57 km das gesamte Bergmassiv zwischen Erstfeld im Kanton Uri und Biasca im Kanton Tessin unterquert. Viel hat sich getan in den letzten 150 Jahren.

Welche Alternative nutzt der Eisenbahnfreund? Keine Frage, natürlich die alte Strecke über den Pass durch den Scheiteltunnel. Der Weg führt von Erstfeld über Göschenen am Nordportal des Tunnels nach Airolo am Südportal des Tunnels bis nach Bellinzona. Die beiden

auf die Beine gestellt. Zwei Maschinen der Baureihe C 5/6 ("Elefanten") verstärkt durch eine Maschine der Baureihe B 3/4 machten sich auf den Weg, den historischen Reisezug -gebildet aus SBB-Wagen aus den 1920er bis in die 1960er Jahre- über die Bergstrecke zu befördern. Ein wahrlich beeindruckender Zug erklimmt den Pass.



In Erstfeld stand zudem ein schweizer Krokodil für Rangierarbeiten zur Verfügung. Die Hoffnung, diese Lok würde den angekündigten Vorspann auf der Südrampe erledigen, erfüllte sich leider nicht. Hierfür wurden moderne SBB-Eloks eingesetzt. Damit nicht genug, neben der historischen Garnitur wurde eigens ein Fotozug bereitgestellt. Dieser bestand aus je einem Wagen der Bauart Olten (Speise- und Sitzwagen der ersten Klasse) und wurde mit einer Elok der Baureihe Re 4/4 (der derzeit einzigen aktiven Lok in der ursprünglichen grünen Farbgebung). Die heute relativ geringe Zugfolge auf der Bergstrecke lässt es zu, das Gegengleis zu benutzen, so dass sich die Züge begegnen können.



Bei der C 5/6 2969 (Baujahr 1916) handelt es sich um eine Lok der Eurovapor, die C 5/6 2978 (Baujahr 1917) und die 3/4 1367 (Baujahr 1916) gehören der SBB-Historic. Die Elefanten wurden eigens für den Güterzugverkehr über den Gotthardpass konstruiert. Dementsprechend wuchtig und kraftvoll ist ihr Auftritt. Alle drei Lokomotiven befanden sich in Top-Zustand, das Lokpersonal tat sein Übriges und hat kaum einen Halt ausgelassen, die Maschinen auf Hochglanz zu polieren. Der Wagenpark war gemischt aus Beständen der SBB-Historic und der Eurovapor zusammengestellt.

Auch das Publikum hatte sich teilweise im Stile der 1920er Jahre gekleidet, so dass es wirklich eine Zeitreise in die Bahnvergangenheit war.

Selbstverständlich wurde der Zug von unzähligen Verfolgern entlang der Strecke begleitet. Große Begeisterung zeigte sich demnach allerorten.

Der Weg führte von Erstfeld bergauf über die Nordrampe vorbei an der berühmten Kirche von Wassen, die man während der Bergfahrt aus insgesamt drei verschiedenen Perspektiven beobachten kann. In Göschenen direkt am Nordportal wurde ein längerer Halt eingelegt (unter anderem, um alle drei Dampfloks an die Zugspitze zu rangieren), eine gute Gelegenheit, die alten Autoverladeanlagen oder die schmalspurige Bahn nach Andermatt (Betreiber Matterhorn-Gotthard-Bahn) in Augenschein zu nehmen. Bei der Fahrt durch den Tunnel wurde eine Elok vorgespannt, da im Tunnel kein Dampftrieb zulässig ist. In Airolo am Südportal des Tunnels wurde ebenfalls eine Pause eingelegt, bevor es dann immer bergab in Richtung Bellinzona ging. In Fado musste die C 5/6 2969 leider aufgrund eines Schadens am Stangenlager ausgereiht werden und so ging es mit "nur" noch

zwei Dampfloks mit Verspätung weiter in Richtung Bellinzona. Tags drauf dann wieder nach Erstfeld, im Tessin aufgrund der Waldbrandgefahr mit Elok-

Vorspann mit der Baureihe RE 460. Der Abstieg an der Nordrampe erfolgte dann bis Erstfeld wieder mit Dampfkraft. Ein absolut gelungenes



Event mit dem Prädikat "sehr empfehlenswert".

➡ www.sbbhistoric.ch



Museumsbahn Termine

ZUGLUFT 2018

Das Programm unseres Theaterzuges bietet in diesem Jahr wieder ganz besonderen Veranstaltungen in außergewöhnlicher Atmosphäre. Diese Termine sollte sich niemand entgehen lassen:



- Werner Brix am 21. April 2018
- Horst Evers am 25. April 2018
- Marie am 24. Mai 2018
- Gisela & Walter am 20. September 2018
- Hennes Bender am 28. September 2018
- Die Schwerdfegers am 13. Oktober 2018
- Felix Janosa am 20. Oktober 2018
- Carmela de Feo am 9. November 2018
- Mark Briton am 8. Dezember 2018

➔ www.zugluft.org

Tag der offenen Tür am Pfingstmontag



Auch in diesem Jahr öffnen wir wieder unsere Türen für alle großen und kleinen Eisenbahnbegeisterten. Am **21. Mai 2018** können Sie in der Zeit von **10.00 Uhr bis 18.00 Uhr** Loks und Waggons ganz genau in Augenschein nehmen. Pendelfahrten mit Motordraisine nach Steinfurth, sowie in Bad Nauheim mit der Dampflok auf dem Vereinsgelände runden das Angebot ab. Für Speis und Trank wird wie immer gesorgt sein, wir freuen uns auf Ihren Besuch!

➔ www.ef-wetterau.de

Vogelzugfahrten 2018

Die Fahrsaison für Vogelzug ist wie jedes Jahr nur kurz, jeden zweiten Sonntag von April bis Juni bieten wir diese besonderen Fahrten an. "Der frühe Vogel fängt den Wurm", im wahrsten Sinne des Wortes. Die Fahrt beginnt um 9.00 Uhr ab Bad Nauheim-Nord und dauert ca. 4 Stunden (Rückkehr gegen 13.00 Uhr). Zur besseren Planung unserer Fahrten ist eine Anmeldung obligatorisch. Anmeldungen können über unsere Internetseite getätigt werden.

Der Vogelzug fährt in diesem Frühjahr an folgenden Terminen:

- 25. März 2018
- 22. April 2018
- 13. Mai 2018

➔ www.ef-wetterau.de

Impressum

Herausgeber:
Eisenbahnfreunde Wetterau e.V.
Am Goldstein 12
61231 Bad Nauheim
Telefon: (+49) 6032 929229
E-Mail: info@ef-wetterau.de
Internet: www.ef-wetterau.de

Vorsitzender: Stefan John
Konzeption und Realisation:
Jörg Theopold
Fotos und Mitarbeit: Stefan John,
Jörg Theopold, Manfred Göbel,
Dieter Bititelli, Florian Schossau,
Stephanie Manzke, Arne Haas,
fotolia



Die EFW auf Facebook:

[www.facebook.com/
EisenbahnfreundeWetterau](http://www.facebook.com/EisenbahnfreundeWetterau)

