

Bahnhof Bad Nauheim-Nord

Ausgabe 28
1 / 2019

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

Fahrzeuge

Neue Power für die Holzzüge
Wasser für die Dampflok

Museumsbahn

Neue Angebote 2019

Termine und Aktuelles



Editorial



Liebe EFW-Freunde,

es ist wirklich eine bewegte Zeit in unserer Vereinsgeschichte. Der Zuspruch für unsere Fahrten war 2018 so groß, dass diese Saison als eine der besten Spielzeiten seit Bestehen des Theaterzuges eingehen wird. Der Theaterzug ZUGLUFT hat eine großartige Spielzeit hinter sich, wir fahren nun mit "ausverkauftem Haus"...oder besser "ausverkauftem Waggon". Der Vogelzug rundet das Angebot ab, auch hier steigt der Zuspruch stetig. Einzig die Holzzüge waren im vergangenen Jahr aufgrund der Bauarbeiten in Münzenberg etwas rar. Das soll dieses Jahr anders werden, dafür gibt es auch Verstärkung in unserem Fuhrpark.

Auch an anderer Stelle haben wir uns verstärkt. Mit dem Zugang eines wahrlich historischen Kesselwagens können wir die Dampflok in Münzenberg künftig stilecht mit Wasser versorgen. An der

Dampflok wird in den kommenden Monaten auch Einiges zu tun sein, sie ist unser Zugpferd und Symphatieträger, wir arbeiten daran.

Die Weiterentwicklung des touristischen Angebotes zusammen mit der Stadt Münzenberg konnten wir ebenfalls weiterentwickeln. Mit der hessischen Schlösserverwaltung bieten wir Kooperationsangebote mit Zugfahrt und Burgbesichtigung an. Näheres zu unserem BurgZug erfahren Sie in dieser Ausgabe.

Und über ein ganz besonderes Abenteuer möchte ich hier auch berichten, EFW international führt uns nach Schweden, einmal mitten durch das skandinavische Land auf stillgelegten Gleisen der Inlandsbanan auf Draisinenjagd, weitab der Städte durch grandiose Landschaft.

Die üblichen Aktivitäten an und um die Strecke fallen da gar nicht mehr so auf. Aber es geht voran, ich freue mich auf die kommende Saison, Ihr

Stefan John

Das besondere Bild



Ach...früher war alles besser.. Oder? Eine weitere Impression aus den 1960er Jahren mit der Lok 1151 der BLE in Butzbach Ost. Eine Rangierfahrt im Bahnhofsbereich stand an. Lok und VW-Käfer am Schuppen sind beide Geschichte.



Menschen bei den EFW Kurt Merz verstorben

Unser langjähriges Mitglied Kurt Merz ist im vergangenen September plötzlich und unerwartet verstorben. Kurt kann mit Unterbrechungen als ein



Mitglied erster Stunde angesehen werden. Schon 1974 trat er dem damals als reiner Modelleisenbahnverein aufgestellten Eisenbahnfreunden bei. Aus persönlichen Gründen ist Kurt 1982 ausgetreten, aber schon 1985 wurde er wieder Mitglied und begleitet die Geschichte der EFW seitdem.

Er hat sich seine Aufgaben im Zugbe-

gleitdienst gesucht. Aber auch der Fahrkartenverkauf im Bahnhof war seine Domäne, für einen echten Bad Nauheimer war dies ja auch logistisch leicht zu handhaben. Kurt hat aber auch eine weitere Aufgabe stets zuverlässig und vor allem im Hintergrund erledigt: die schönen alten Fahrkarten wurden von ihm viele Jahre gedruckt und erfreuten unsere Gäste.

In den vergangenen Jahren hat sich Kurt aus dem aktiven Fahrgeschäft zurückgezogen, vertretungsweise konnte man ihn aber immer noch im Bahnhof beim Fahrkartenverkauf antreffen. Und eins ließ er sich nicht nehmen: Kurt war immer ein treuer Gast auf unserem Clubabend Freitagabend. Sein Sauergespritzter durfte dabei ebenso wenig fehlen wie die Fachsimpelei über die Eisenbahn in der Wetterau oder rund um die Welt. Für viele von uns ist er aufgrund seiner freundlichen und offenen Art ein väterlicher Freund geworden. Wir vermissen ihn.

Strecke Einsatz der Richtmaschine

Unsere Richtmaschine kann man eher selten auf der Strecke beobachten. Wenn hier etwas zu tun ist, dann sind in der Regel umfassendere Arbeiten am Gleis zu erledigen. Mit Hilfe der Richtmaschine korrigieren wir leichte Richtungsfehler im Gleis. Das bedeutet konkret, dass Schienen und Schwellen mittels hydraulischer Kraft wieder in die richtige Richtung gedrückt werden. Damit ist es für das Zugpersonal möglich, die entsprechenden Stellen einwandfrei zu befahren. Verschiebungen im Gleisbereich sind nicht ungewöhnlich, das Material arbeitet eben. Kürzlich haben wir hier in Steinfurth

Abhilfe geschaffen. Deswegen war die Richtmaschine dort an der Strecke hinter dem Friedhof zu beobachten, bald vielleicht auch woanders.



Fahrzeuge

Die V 60 Ost - Zugpferd der Holzzüge-

Wir haben ein weiteres neues Zugpferd in unserem Fahrzeugpark. Es handelt sich um die V 60 15613. Farblich sieht sie aus wie eine West-V60, aber wer genau hinschaut, wird bemerken, dass die Lok vier Achsen hat und es sich damit um eine Ost-V60 handeln muss. Nun, um der Debatte um die "unnötige" Differenzierung zwischen Ost und West

vorzubeugen: bis 1989 verlief die Entwicklung von Eisenbahnfahrzeugen nun einmal getrennt zwischen Ost und West. Also, wir haben nun eine Ost V60 in der Farbgebung einer West V60. Die Entwicklung der V 60 begann bereits 1955, neue Lokomotivtypen waren für den mittelschweren Rangierdienst zu entwickeln. Zunächst wurden die Maschinen als Baureihe V 60 eingereiht, später

mit Einführung des neuen Nummernschemas als Baureihe 106. Mit der Fusion der Deutschen Bundesbahn mit der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1994 wurden die Loks unter der Baureihe 346 geführt.

In den 1950er Jahren wurde durch die DR ein Typenprogramm für Dieselloks aufgesetzt. Hier war für die Baureihe V 60 vorgesehen, Maschinen mit einer Leistung von 650 PS auszuliefern, vornehmlich, um die in diesen Leistungsklassen noch eingesetzten Dampflokomotiven abzulösen.

Was klein angefangen hat,

entwickelte sich zu einer großen Erfolgsgeschichte, insgesamt 2.256 Loks wurden von diesem Typ gebaut. Damit wurde sie zu einer der meistgebauten Lokomotivtypen Europas in Regelspur. Die ersten Maschinen wurden von LKM Babelsberg gebaut, die spätere Serienproduktion ging an den VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke



Henningsdorf (LEW) über. Lediglich 188 Exemplare wurden in Babelsberg (LKM) gebaut, die anderen Loks bei der LEW. Ein großer Teil der Lokomotiven ging dabei auch in den Export in befreundete Staaten des RGW.

Zur Kräfteerzeugung diente in den ersten Bauserien



Bauform 3. Die Motoren stammten vom VEB Motorenwerk Johannistal.

Der VEB Lokomotivbau (LKM) "Karl Marx" Babelsberg baute anhand des Pflichtenhefts eine vierachsige Lok mit asymmetrisch angeordnetem Führerstand und Antrieb über Blindwelle und Kuppelstange. Von den Maschinen wurden eine Reihe verschiedener Versionen gebaut, was alleine aufgrund der hohen Stückzahl auf der Hand lag. Spezielle Versionen wurden beispielsweise für den Fährhafen in Mukran gebaut, um Züge mit der russischen Breitspur abwickeln zu können.

Unsere Lokomotive fuhr jedoch nie bei der Deutschen Reichsbahn. Ausgeliefert wurde sie im November 1977 durch die LEW unter der Fabriknummer 15613 an das VEB Kombinat KALI in Sondershausen. Dort verrichtete sie bis 1990 zuverlässig den werksinternen Verschubverkehr. Die Farbgebung war in der Zeit das klassische Orange, wie es für Rangierloks im Bereich der DR üblich gewesen ist. Mit der Wende gelangte die Lok 1990 an die Kali Südharz AG in Bischofferode. Über verschiedene Stationen fand sie dann ab 2004 bei der Lotrac Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH in Eisenach eine neue Heimat. In 2009 wurde sie vom Arbeitskreis Ostertalbahn e.V. in Schwarzerden übernommen. Seit Anfang 2019 hat sie nun in Bad Nauheim eine neue Heimat. Da die Lok noch eine gültige Hauptuntersuchung hat, möchten wir die leistungsstarke Maschine so bald als möglich im Holzzugverkehr einsetzen. Einige



technische Daten: Länge über Puffer 10.880 mm, Achsformel D', Gewicht 60 Tonnen, Leistung 650 PS (478 kW), Antrieb dieselhydraulisch. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h, bei uns jedoch auf 25 km/h limitiert. Wir konnten den Kauf der Lokomotive mit Hilfe einiger privaten Darlehensgeber finanzieren und danken für die Unterstützung.

Fahrzeuge Da war doch noch was...

Schon 2017 konnten wir einen weiteren Zugang in unserem Fahrzeugpark verzeichnen: die Krauss-Maffei ML 500 C. Lange war es still um die Maschine, die ja auch als Holzzuglok vorgesehen war.



Vor einiger Zeit ist es uns gelungen, die Elektronik und damit auch den Motor wieder "zum Laufen" zu bringen. Derzeit führen wir eine Hauptuntersuchung durch, was vor allem auch bedeutet, die

komplette Bremsanlage zu demontieren, zu untersuchen und wieder zusammenzubauen. Dabei werden alle Verschleißteile wie beispielsweise Bremsklötze erneuert. Die Farbe wird erst einmal bleiben, wir säubern die Lokomotive und versehen sie mit unserem EFW-Logo. So wird bald auch eine grüne Lok durch das grüne Wettertal fahren. Im Güter- oder Personenverkehr, wer weiß...



Museumsbahn Der BurgZug -Kooperationsangebot mit der Hessischen Schlösserverwaltung-

Es begann ziemlich genau vor zwei Jahren, Anfang des Jahres 2017 rief die Stadt Münzenberg dazu auf, dass sich alle relevanten Institutionen,



Unternehmen und Vereine treffen, um Ideen zur Förderung des Tourismus in und um Münzenberg zu entwickeln. Wir waren von Anfang an dabei. Die Initiative zu ergreifen bietet immer eine Menge Chancen...

Und so entwickelte sich eine Zusammenarbeit, die durchaus als Erfolgsstory gewertet werden kann. Inzwischen ist der Arbeitskreis-Tourismus der Stadt Münzenberg zu einer festen Institution im Jahreskalender geworden. Die noch laufenden Umbauarbeiten am Bahnhof Münzenberg sind ein Ergebnis hieraus. Zug, Stadt und Burg gehören zusammen, so haben wir in 2018 pilothaft unser Angebot "Zug, Stadt und Burg" mit Johannes Hummel ins Leben gerufen.

Nun geht es weiter: der "BurgZug" wird in der Saison 2019 durch das Wettertal dampfen und unsere Gäste in der beeindruckenden Kulisse der Burgruine in Münzenberg faszinieren. Wir bieten in Zusammenarbeit mit der Verwaltung der hessischen Schlösser und Gärten ein vergünstigtes Angebot an. Sie erwerben am Bahnhof Bad Nauheim-Nord eine Rückfahrkarte für die Fahrt durch das Wettertal und können sich entscheiden, ob Sie den Eintritt in die Burg mit oder ohne Führung gleich mit erwerben. Neben dem reinen Eintritt bietet das Team der Burg in Münzenberg natürlich noch eine Menge andere Aktivitäten, für Kinder gibt es an jedem ersten Sonntag im Monat eine Kreativwerkstatt, künstlerisch handwerklich und kreativ Dinge einfach ausprobieren ist hier das Motto. Die Eltern können sich in der Zeit die Burg unter fachkundiger Führung anschauen. Das perfekte Angebot für Familien.

Des Weiteren werden spezielle Familienführungen angeboten, die sowohl kleine als auch große Kinder ansprechen.

Alle Angebote gibt es für Erwachsene, Kinder und selbstverständlich auch als Familienkarte (für 2 Erwachsene und 1 Kind, 2 Erwachsene und 2 Kinder oder 2 Erwachsene und 3 Kinder). Beim Erwerb des Kombinationsangebots sparen Sie gegenüber dem Kauf der einzelnen Karten im Schnitt rund 10% des Preises. Es lohnt sich also





Eisenbahnfreunde Wetterau e.V. – Die Erlebnisbahn im Wettertal –

sich am besten gleich am Bahnhof zu entscheiden. Der Erwerb des Kombitickets ist nur am Bahnhof in Bad Nauheim-Nord möglich, ein Nachlösen im Zug leider nicht. Selbstverständlich können Sie die Angebote auf der Burg auch in Anspruch nehmen, dann aber zu normalen Preisen.

Alle Konditionen und vor allem auch die Termine für die besonderen Events (nicht alle Angebote finden an jedem Fahrttag statt) finden Sie auf unserem Internetauftritt www.ef-wetterau.de

"Die Erlebnisbahn im Wettertal": dafür stehen wir mit unseren vielfältigen Angeboten auf der Strecke der Butzbach-Licher-Eisenbahn.

Mit unseren Museumszugfahrten, dem Theaterzug ZUGLUFT und dem Wetterauer Vogelzug haben wir in den vergangenen Jahren konsequent unser

Angebot ausgebaut. Viele unserer Gäste besuchen die Burg und

die Stadt Münzenberg. Familien oder Einzelreisende. Mit unseren Angeboten der Stadt- und Burgführungen und den Kombinationsangeboten mit der Burg Münzenberg schließen wir nun eine Lücke. Wir freuen uns auf die neue Saison 2019 und sind sehr gespannt auf den Zuspruch, den unser gemeinsames Angebot findet.

Selbstverständlich können Sie auch "einfach nur" mit unserem Zug nach Münzenberg und zurück fahren (oder auch umgekehrt). Mehr zu den hessischen Schlössern finden Sie unter



➔ www.schloesser-hessen.de

Verein Der Clubabend freitags

Seit vielen Jahren ist unser Clubabend ein fester Termin im Verein. Jeden Freitag ab 20.00 Uhr (bis...open end...) treffen wir uns in unserem Vereinsheim am südlichen Ende unseres Betriebsgeländes. Was viele wahrscheinlich nicht wissen: wir sind an unseren Clubabenden nicht nur "unter uns". Alle Interessierten sind hier gerne willkommen. Wer also einmal die Gesichter hinter den Kulissen kennen lernen möchte, sollte doch mal reinkommen. In lockerer und ungezwungener Atmosphäre gibt es hier die beste Gelegenheit, uns einmal persönlich kennenzulernen und einen Blick auf das zu bekommen, was neben dem Zugverkehr so passiert, der sonst nicht möglich wäre.

In gemütlicher Runde wie in einer kleinen Kneipe tauschen wir uns über die Welt der kleinen und großen Eisenbahn aus. Gelegentlich schauen wir auch Videos oder Fotos und besprechen vergangene und bevorstehende Tätigkeiten im Verein. Schauen Sie doch einmal vorbei!



Hinter den Kulissen Ein Tag am Bahnhof

Hinter den Kulissen, was passiert eigentlich alles rund um unsere Museumszugfahrten? Meistens Dinge, die im Hintergrund ablaufen und von denen niemand etwas mitbekommt. Fahrten wären aber trotzdem ohne diese Tätigkeiten nicht möglich. Wir fangen an mit dem so genannten Bahnhofsdienst ...profaner könnte man es zwar als Fahrkartenverkauf bezeichnen, aber es steckt weitaus mehr dahinter. Hier ein kleiner "Erlebnisbericht".

Sonntags gegen 8.00 Uhr in Bad Nauheim, das Dampflokpersonal ist schon lange dabei, die Lok für den Fahrtag vorzubereiten. Ich treffe ein und mache mich sofort auf den Weg zum Bahnhofsgebäude. Es ist noch kalt und ungemütlich, aber der Tag verspricht, schön zu werden. Am Bahnhof angekommen, muss dieser erst einmal in einen betriebsfähigen Zustand versetzt werden. Die Bleche vor den Fenstern werden entfernt, und schon kommt ein Schalter zum Vorschein. Zur Information unserer Gäste müssen die Prospektständer und die Hinweisschilder zu unseren Zügen aufgestellt werden. Sind alle Fächer gefüllt und aktuell? Neben den eigenen Flyern bewerben wir natürlich auch die Sehenswürdigkeiten entlang unserer Strecke.

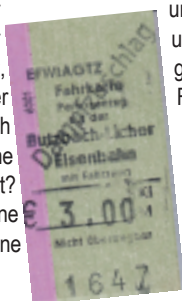
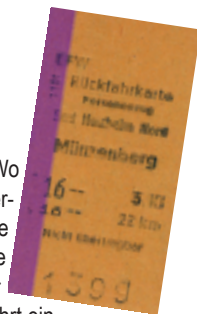
Nun...leider haben Vandalen wieder etwas am Bahnhof gewütet, ich beseitige Müll und Unrat, fege den Bahnsteig, damit alles ordentlich für die Gäste ist. ...schon treffen die ersten Gäste ein, ein kurzer Plausch, Informationen zur Fahrt und dem Zug. Selbstverständlich möchten die Gäste bei uns mitfahren, ich verkaufe die passenden Fahrkarten, Rückfahrkarte, Familie...oder vielleicht Geschenkgutschein? Wir finden die passende Lösung.

Alles ist eingerichtet, Die Fahrkarten sind bereit, das Wechselgeld ebenso. Mehr und mehr Gäste treffen am Bahnhof ein, die Uhr zeigt 9.15 h und bis der Zug abfährt, dauert es noch eine ganze Weile. Aber der Zuspruch steigt...einfache Fahrt, darf ich meine Fahrräder mitnehmen, ich habe eine Kurkarte, gibt es dafür einen Rabatt? Brauchen Hunde auch eine eigene Fahrkarte? Wir sind eine Familie, der Kleine

ist 2 Jahre, kostet das etwas? Wo können wir denn unseren Kinderwagen unterbringen? Ich möchte gerne mit Karte zahlen... Eine ganze Menge Fragen....und der Andrang wird größer, der Zug fährt ein und nun gilt es, sich zu sputen... um 10.00 Uhr ist die erste Abfahrt. Überwiegend sind die Gäste freundlich und in positiver Erwartung der kommenden Fahrt. Seltene Konflikte versuche ich freundlich aber bestimmt auszuräumen. ...und der Zug fährt ab, sehr gut besetzt...es kehrt Ruhe ein. Zeit, ein wenig rund um den Bahnhof aufzuräumen, ich fülle die Prospektständer auf, beseitige Unkraut im Bahnhofsbereich, ab und zu erscheinen verspätete Gäste oder Interessenten. Es ist immer wieder schön zu erleben, mit wie viel Respekt und Anerkennung unser Engagement wahrgenommen wird. Schließlich sind es die Begegnungen mit den Menschen, die unsere Arbeit so interessant macht, ob am Bahnhof oder im Zug.

Auf geht es zur zweiten Runde, eine gute Stunde vor Abfahrt des Zuges kommen die ersten Gäste. "Fährt denn auch die Dampflok?" ist eine der Standardfragen, wenn ich diese bejahe, nehme ich im Gesicht sofort ein entspanntes Strahlen wahr. Die Schlangen an der Kasse werden länger und der Zug trifft ein. Nun drängen sich ein- und aussteigende Fahrgäste auf dem Bahnsteig und das Zugpersonal muss darauf achten, dass niemand einsteigt. Erst muss die Lok umsetzen und Rangierbetrieb ist mit Gästen im Zug nicht erlaubt. Aber irgendwann ist auch das geschafft, ab 13.00 Uhr kehrt wieder Ruhe ein. Zeit neue Projekte im Verein konzeptionell zu planen. Das bekannte Procedere wiederholt sich noch einmal,

um 16.00 Uhr findet ein Lokwechsel statt, unsere V 36 übernimmt. Feierabend? Nicht ganz...jetzt folgt die Abrechnung der Fahrkarten, Tagesabschluss der Kartenzahlungen, Verschließen des Bahnhofs mit den Blechen und Einsammeln der Hinweisschilder und Stopper. 17.00 Uhr: Feierabend zum Tatort am Abend!





Mitarbeiten bei den EFW

Wir suchen Dich!

Du kannst uns unterstützen im Bahnhofsdienst.

Das ist zu tun:

- Vorbereitung des Bahnhofs am Beginn eines Fahrtages
- Bedienung der Gäste und Fahrkartenverkauf am Schalter
- Ansprechpartner für Informationen und Auskünfte jeglicher Art
- Abrechnung des Fahrkartenverkaufs und Abschluss

Das solltest Du mitbringen:

- Offenheit und Freundlichkeit
- Interesse, unseren Gästen unsere Bahn näherzubringen
- Freundliches und verbindliches Auftreten auch in stressigen Situationen
- Gute kommunikative Fähigkeiten

Der Einsatz findet in den Monaten April bis Oktober sonntags ehrenamtlich an unseren Fahrtagen statt. Zeitpunkt und Umfang bestimmst Du selbst...und wir freuen uns auch, den Anteil an weiblichen Kolleginnen zu erhöhen. Alles, was Du über die Bahn wissen musst, bringen wir Dir bei. Wir freuen uns darauf, von Dir zu hören

Einfach unverbindliche Mail an

info@ef-wetterau.de



Fahrzeuge Neuer Wasserwagen für die Dampflok

Es begann im Sommer 2016...

Unser Kollege Michael Rüster, war mit der 01 118 im Brohler Rheinhafen eingefahren.

Während die Fahrgäste die südlich von Koblenz gelegene bekannte Schmalspurstrecke der Brohltalbahn befuhren, wurde die Lok überprüft und die Vorräte ergänzt.

Nach einer deftigen Mahlzeit blieb noch mehr als genug Zeit, sich mal ein wenig umzuschauen.

Neben verschiedenen Loks und Wagen, in teils erbärmlichen Zustand, fiel ein Kesselwagen ganz besonders ins Auge. Nicht nur das sich dieser in einem

ausgesprochen gutem Zustand befand, auch wenn man sah, dass er länger nicht bewegt wurde. Der Wagen bestach vor allem durch seinen genieteten, wohl dimensionierten Kessel. Aber viel Zeit zum genaueren Recherchieren blieb nicht, es ging wieder zurück...

Im Frühjahr 2018 geht die Geschichte weiter...

Während eines Gespräches unter Kollegen wurde auch die Wasserversorgung an Fahrtagen diskutiert. Geschuldet der Tatsache, dass es am Endhaltepunkt unserer Strecke, in Münzenberg, keinen ausreichend dimensionierten Wasseranschluss gibt, muss dort jeweils Wasser hingebacht werden. Dies geschieht im Vorfeld des Fahrtages (meistens am Samstag davor) mittels eines Motorbahnwagens, der den selbstgebauten Wasseranhänger nach Münzenberg bringt und an einem der Folgetage wieder abholt. Das bedeutet für jeden Fahrtag einen nicht unerheblichen Fahrzeug- und Personaleinsatz. Die Frage stellte sich also, ob man das nicht besser organisieren könnte.

Und dann kam die Idee: wäre nicht der Kesselwagen aus Brohl genau der Richtige für uns? Die ersten Kontakte zur Brohltalbahn verliefen zunächst auf einer informellen Ebene. Schließlich

wollten wir ja erst einmal wissen, was es genau mit dem Kesselwagen auf sich hat. Beim Geschäftsführer der Brohltalbahn, Stefan Raab stießen wir auf offene Ohren und die Gespräche waren von einem sehr konstruktiven Charakter.

Stefan Raab kann mit Fug und Recht als ehrlicher



und echter Eisenbahner bezeichnet werden, so war es nicht schwer, mit ihm "ins Geschäft" zu kommen. Also wurde eine nochmalige Begutachtung vereinbart, zu der dann auch Tristan Gurb mitgekommen ist, um eine weitere technische Expertise einzuholen.

Es war ein sehr guter Termin und nachdem uns noch die Werkstatt der Brohltalbahn gezeigt wurde, saßen wir zusammen und besprachen schon erste Einzelheiten.

Nachdem die Vertragsdetails geklärt waren, ging es darum den Transport zu organisieren. Auf Brohler Seite sollte die Verladung keine Probleme darstellen, da dort im Hafengelände, ein großer Containerlager vorhanden ist, auf den die Brohltalbahn Zugriff hat.



© Foto Archiv DB-Museum



Blieb nur noch das Problem des Abladens in Bad Nauheim. Der bekannte Kranunternehmer Simon Ebert aus Rosbach erklärte sich sofort bereit, für einen ganz kleinen Kostenbeitrag das Entladen des Waggons zu übernehmen.

Gemeinsam mit Tristan ging es am Tag des Transports morgens um 5.00 Uhr in Richtung Brohl am Rhein.

Dort angekommen lief alles wie am Schnürchen. Auf dem Transport selbst, fuhr Tristan als Lotse vorne in der Sattelzugmaschine mit, während Michael mit dem PKW folgte und den Transport nach hinten absicherte.

An der Raststätte Wetterau trafen wir uns dann auch mit dem HR-Filmteam, über den Transport sollte in der Hessenschau berichtet werden.

Gemeinsam ging es dann weiter nach Bad

Beteiligten, von den Kollegen in Brohl, über den LKW-Fahrer, bis hin zum Kranführer Ebert und den Mitarbeitern des HR, haben alle wirklich einen klasse Job gemacht und zum guten Gelingen der Aktion maßgeblich beigetragen.

Und nun ist es da, das gute Stück...

Zuerst wird erst einmal die komplette Technik überarbeitet. Das Bremsgestänge ist bereits ausgebaut und wird für die BR3 (Untersuchung der Bremse) vorbereitet. Was das neue Design des Waggons angeht, so war es uns wichtig, zum einen das Erscheinungsbild des Waggons in einer historischen Anmutung zu belassen, zum anderen aber auch einen lokalen Bezug zur Wetterau herzustellen. Wir sind hier auf einem guten Weg, lassen Sie sich überraschen.

Wir hoffen, dass wir es schaffen, so wie ursprünglich geplant, am Saisonstart den Wagen schon einsetzen zu können. Wenn es nicht zum Saisonstart klappt, im Laufe des Jahres 2019 werden Sie den Waggon bestimmt in Münzenberg sichten.

Einige Hintergründe: Kesselwagen waren bei Eisenbahnen seit jeher als Privatwagen konzipiert und eingesetzt. So auch unser Fahrzeug, der Waggon wurde 1905 bei MAN in Augsburg unter der Fabriknummer 64414 gebaut. eingestellt war er bei der Bayerischen Staatsbahn und diente dem Transport von Petroleum. Der Kessel fasst 120 hl, der Waggon ist 8,9 m lang, verfügt über ein Leergewicht von 9.720 kg, das Ladegewicht beträgt 10.000 kg.



Nauheim.

Die Strasse war schnell abgesperrt und so pünktlich wie wir ankamen, erschien auch die Firma Kran Ebert.

Professionell wurden die Ketten angelegt und nach kurzer Überprüfung (Originalton Kranführer Simon: "Der Wagen ist ja zum Fahren und nicht zum Fliegen gemacht") schwebte der gute alte Kesselwagen über den Hof und stand bald wieder im Gleis.

Insgesamt war das ein ganz hervorragender Tag bei dem Katastrophen und Probleme ausblieben. Ganz im Gegenteil, alle



Menschen bei den EFW

Paul Wallesch

-kurz dabei und schon sehr engagiert-

Menschen bei den EFW. Hinter einer Bahn stehen Menschen und wenn es um einen ehrenamtlichen Verein geht, sind die Menschen umso wichtiger. Die Menschen in unserem Verein bewegen Menschen und Güter im wahrsten Sinne des Wortes. Wir bewegen das alles mit alter und historischer Technik, das ist manchmal herausfordernd. Aber was bewegt die Menschen, bei uns mitzuwirken? Die Motive und Motivationen sind so individuell und einzigartig wie die Menschen. Wir fragen diesmal Paul, der direkt an unserer Strecke in Griedel wohnt.

BNN: Der Klassiker: wie bist Du zu uns gekommen? Wir fahren ja quasi in Deiner Nachbarschaft...

Paul: Wir fahren in meiner aktuellen Nachbarschaft. Zu den EFW bin ich aber nicht deswegen gekommen. Ich habe seit jeher eine Affinität

EFW begeistert mich, dass wir alle unsere Freizeit in den Dienst einer gemeinsamen Sache stecken und damit immer wieder unsere Fahrgäste begeistern.

BNN: ...und warum dann im Maßstab 1:1? Warum nicht in 1:87 oder 1:160, das wäre doch handlicher...und sauberer?

Paul: Statt? 1:87 ist auch mein Ding, doch dafür fehlt mir zuhause einfach der Platz, so bleibt es bei der Schachtelsammlung. Außerdem fehlt dort das Gemeinschaftserlebnis.

BNN: Als "Büroarbeiter" ist für Dich die manchmal schwere Arbeit sicher nicht einfach, oder?

Paul: Die schwere körperliche Arbeit ist für mich ein schöner Ausgleich zum "Maus-Geschubse" im Büro. Ich muss mich regelmäßig auspowern, sonst werde ich grantig. Und den Muskelkater verbuche ich als „den guten Schmerz“. Das Schöne an den EFW ist, dass Vorwissen in Sachen Eisenbahn nicht gegeben sein muss, hier bekommt man Rat und Tat und Anleitung für die zu erledigenden Aufgaben. Als technisch nicht besonders beschlagener Typ ist das für mich elementar.

BNN: Die BLE verläuft ja direkt durch Griedel, hat Dich das irgendwie geprägt?

Paul: Nein, eigentlich bin ich Melbacher, habe da aber mein Elternhaus im Bahnhof, daher hatte ich da regelmäßig Kontakt zur Bahn, nicht aber zu den EFW.

BNN:...nicht, dass unsere "Dauerbaustellen" in und um Griedel bei Dir irgendwie Aufmerksamkeit erregt haben?! Dort sind wir ja nun schon seit

vielen Jahren aktiv.

Paul: Gar nicht, wobei der Neubau der Griedeler Kurve meine erste Eisenbahn-Baustelle bei den EFW war... Schwellen mit dem Bagger zu legen und die Schiene mit dem "Knattemax" am Kleineisen festzuschrauben hat mich als Büromensch ganz schön gefordert!



zur Eisenbahn und bin im Jahr 2017 nach fast 30 Jahren wieder mal mit den EFW gefahren, da war mir direkt klar, dass ich das unterstützen muss!

BNN: Was macht für Dich die Faszination an der Eisenbahn aus?

Paul: Bei der Eisenbahn fasziniert mich das Zusammenspiel von Technik und Menschen, die schiere Größe von Loks und Wagen... Bei den



BNN: Du bist eine Art Allrounder, sowohl beim Arbeitseinsatz als auch im Betriebsdienst findet man Dich. Hast Du da Präferenzen?

Paul: Der Betrieb im weiteren Sinne macht natürlich Spaß. Ich will da auch noch weiter wachsen - Motorbahnwagen fahren ist mein nächstes Ziel. Und weil zum Fahren auch die Pflege der

Strecke und des rollenden Materials gehört, sind die anderen Tätigkeiten nicht minder wichtig. Ich sehe mich dabei bevorzugt im Gleisbau und in der Grünpflege und eher als Ausnahme bei der Pflege unseres rollenden Materials. Aber auch da kann ich viel lernen. Der Reiz liegt für mich darin die Aufgaben auch mal zu wechseln und möglichst alles kennenzulernen... Für Außenstehende ist es vermutlich nicht ganz einfach, den

Reiz der Mitarbeit bei den EFW zu erkennen. Ich habe die Vielschichtigkeit des Vereins und der Tätigkeiten auch nicht gleich durchschaut und habe die EFW eher als lebendes Heimatmuseum verstanden. Vielleicht wissen aber auch viele Leute nicht, dass es sowas gibt oder können sich nichts darunter vorstellen. Dass wir rein ehrenamtlich aktiv sind, ist ja auch vielen nicht wirklich bewusst. Vielen ist außerdem nicht bewusst, dass man auch bei uns mitmachen kann. Ich denke, durch mehr Social-Media-Aktivitäten und Präsenz in der Öffentlichkeit zum Beispiel Bahnhofsfesten, könnten wir mehr erreichen.

BNN: Was macht Dir besonders viel Spaß?

Paul: Ganz klar: Als Beimann oder im Zug als Zugführer oder Schaffner unterwegs sein. Denn

hier bekommt man für seine Arbeit direktes Feedback – und was ist da besser als staunende Kinder und begeisterte Erwachsene, die beim Thema (Dampf-)Eisenbahn plötzlich wieder ganz jung werden und von früher erzählen...

BNN: ...und was weniger?

Paul: Da habe ich noch nicht wirklich eine Tätigkeit identifiziert. Ganz allgemein würde ich sagen: wenn man mit zu viel Ernst an eine Sache geht, ich lache einfach viel zu gerne... ..

BNN: Stell Dir vor, die EFW wären ein Film, welcher bekannte Spielfilm würde uns am besten charakterisieren?

Paul: Boah, schwere Frage. Ich vergesse in der Regel gleich 90 % der Filme die ich sehe... Hmm... Mission Impossible? Mord im Orient-Express? Puh, vielleicht "Der Pate"

BNN: ...warum?

Paul: ...weil wir unseren Fahrgästen öfter "ein Angebot machen, das sie nicht ablehnen können"... sei es im Thekenwagen oder mit unseren Nikolaus- und Neujahrsmotoren...

BNN: Und, wie sehen die EFW Deiner Einschätzung nach in 20 Jahren aus?

Paul: Ich hoffe vor allem unsere EFW 1 und 2 laufen dann noch immer - und am besten mit noch ein paar restaurierten Personenwagen mehr. Und neben dem Museumszugbetrieb haben wir bis dahin noch mehr Frachtbetrieb zu bewältigen. Nicht nur die bekannten Holzzüge wickeln wir ab, sondern weitere Gleisanschlüsse bedienen wir mit unseren moderneren Loks. Damit helfen die EFW den immer mehr zunehmenden LKW-Verkehr etwas einzudämmen...

BNN: Danke Dir, dann noch viel Spaß bei uns.



Das Allerletzte!

Wir sind ja allesamt wirklich sehr gerne dabei, unsere kleine Bahn am Leben zu erhalten. Mit viel Herz und Leidenschaft. Was uns jedoch wirklich wütend macht, ist die sinnlose Zerstörungswut, mit der in Bad Nauheim kürzlich eine Menge Scheiben an den Fahrzeugen eingeschlagen wurden. Sehr schade, wie wenig Respekt manche Leute unserem Engagement entgegenbringen.



Eisenbahnen weltweit

Inlandsbahn in Schweden



Die Inlandsbanan (übersetzt Inlandsbahn) ist eine Eisenbahnstrecke in Schweden, die größtenteils von der Eisenbahngesellschaft Inlandsbanan AB (IBAB) betrieben wird. Sie führt über eine Länge von mehr als 1.288 km von Kristinehamn im Süden bis nach Gällivare im Norden. Die eigentliche Strecke beginnt jedoch in Mora, wo man auch mit

Inlandsbanan auf die Erzbahn, die Kiruna und das norwegische Narvik im Norden mit Luleå und der schwedischen Ostseeküste im Süden verbindet.

Die Geschichte der Inlandsbahn wird in zwei Museen thematisiert, die sich in den Empfangsgebäuden und Güterschuppen der Bahnhöfe Sorsele („Eisenbahnmuseum der Inlandsbahn“) und Moskosel („Museum der Eisenbahnarbeiter“) befinden.

Entlang der Strecke haben jedoch einige weitere Bahnhöfe kleine Sammlungen eingerichtet, oder es befinden sich in unmittelbarer Nähe Eisenbahnvereine, so beispielsweise in Arvidsjaur. Die Arvidsjaur Järnvägsförening (Eisenbahnverein Arvidsjaur) besitzt eine Reihe historischer Eisenbahnfahrzeuge. Er bietet regelmäßig von Dampflokomotiven geführte Züge zwischen Arvidsjaur und Slagnäs an, sowie Fahrten im historischen Triebwagen der Baureihe Y7 zum Wintermarkt in



den alten Triebwagen (neue sollen angeschafft werden) Richtung Gällivare fahren kann. Der Süden (südlich Mora) muss meist mit Bussen zurückgelegt werden, weil auf der ehemaligen Trasse heute verschiedenen Fahrrad-Draisinen-Strecken eingerichtet waren, aber heute zum Großteil wieder eingestellt sind. Genau diese Draisinen-Strecken waren es jedoch, die Vorbild für die zahlreichen Strecken in Deutschland und anderen Ländern gewesen sind.

Jokkmokk. An ausgewählten Terminen fahren weiter für das Reisebüro der Inlandsbanan AB (ehemals Grand Nordic AB) Sonderzüge im Nordabschnitt.

Lange Zeit besaß die Bahnstrecke für den

Personenverkehr nur noch eine untergeordnete Bedeutung. Die Personenbeförderung beschränkte sich auf die Sommermonate – hier werden in der Hauptsache Touristen befördert. Erst langsam setzt hier wieder eine Änderung ein. Daneben hat die Bahn noch eine Bedeutung für den Holz-, Bodenschatz-, und sonstigen Warentransport. In Gällivare trifft die



Personenverkehr nur noch eine untergeordnete Bedeutung. Die Personenbeförderung beschränkte sich auf die Sommermonate – hier werden in der Hauptsache Touristen befördert. Erst langsam setzt hier wieder eine Änderung ein. Daneben hat die Bahn noch eine Bedeutung für den Holz-, Bodenschatz-, und sonstigen Warentransport. In Gällivare trifft die





Der Güterverkehr

Planmäßiger Güterverkehr findet auf der Strecke zwischen Östersund und Storuman statt. Wirtschaftlich am wichtigsten für die Strecke ist die Holzabfuhr zwischen Arvidsjaur und Mora. Führend im Güterverkehr auf der Gesamtstrecke sind das Eisenbahnverkehrsunternehmen Green Cargo und die zur Inlandsbanan AB gehörende Güterverkehrsgesellschaft Inlandståget AB. Des Weiteren wird seit 2013 fast über die Gesamtstrecke gelegentlich Kalk transportiert. Güterverkehr und Tourismus stellen heute wirtschaftlich den Erhalt der Strecke sicher.

Doch was fasziniert so an dieser Bahn neben der herrlichen Landschaft? Natürlich sind es die Fahrzeuge und die Betriebsstellen, die noch einen Hauch der wirklichen Eisenbahn wieder geben. Bitte berücksichtigt, dass weit über die Hälfte der Gleisanlagen in Sand liegen, nur die „Neubaustrecken“ kennen Schotter, doch beide Versionen sind genagelt. Die Rotte hat auf den Baufahrzeugen kistenweise neue Nägel und Vorrichtungen diese in die Holzschwellen einzurammen. Durch ein schwedisches Gesetz, wo es verboten ist, in wenigen Jahren Holzschwellen einzusetzen, sind seit einigen Jahren viele Arbeiten im Gange, damit das Streckennetz noch mit Holzschwellen in Stand gesetzt werden kann. Diese werden

LKW-weise aus Polen bezogen. Triebwagen hin oder her, alt oder neu; es



macht viel Spaß durch die Landschaft auf der eingleisigen Strecke zu fahren, durch Wälder und an Seen vorbei. Natürlich gibt es Nothalte, wenn mal wieder Rentiere auf den Gleisen die Sonne genießen, aber berücksichtigt dabei, dass 80 km/h die übliche Reisegeschwindigkeit ist, und das auf einem genageltem Schienenprofil kleiner als S 49! Also ist die Streckenbeobachtung

etwas wichtiger als auf anderen Strecken. Besonders erfreulich ist der Einsatz von den beliebten Nohab-Lokomotiven im Güterverkehr, meist für Holztransporte, die in Skandinavien selbstredend üblich sind. Wissend, dass die IBAB



nach der Ausmusterung aller SJ-Draisinen Anfang der 2000er einige Fahrzeuge übernommen hatte, war mein Augenmerk bei allen Reise dort hin, wo ich welche Draisine und welchen Typ finden konnte. Der Vorteil der Jagd auf Eisenbahn Ende Juni ist, dass man nicht auf die Helligkeit Rücksicht nehmen muss, sondern rund um die Uhr auf der Jagd sein kann. Etwas unter Zeitdruck wollte ich weiter nach Süden, warf aber noch einen flüchtigen Blick in den Rundlokschuppen: hier waren 3 Motor-Draisinen der IBAB abgestellt und hatten gerade die Sommerräder erhalten. Hier wusste ich, dass die Inlandsbanan-Zentrale ist. Ich wartete auf Carl-Henrik Jonasson, ein versierter Ansprechpartner. Und das Ergebnis meiner "Jagd" kann in Bad Nauheim besichtigt werden.

➔ www.inlandsbanan.se



Museumsbahn Termine ZUGLUFT 2019

Das Programm unseres Theaterzuges bietet in diesem Jahr wieder ganz besondere Veranstaltungen in außergewöhnlicher Atmosphäre. Für 2019 sind noch die folgenden Termine geplant:

- Serhat Dogan am 13. April 2019
- Moritz Netenjakob am 4. Mai 2019
- Fußtheater Anne Klinge am 25. Mai 2019
- Lizzy Aumeier am 7. September 2019
- Alexander Merk am 21. September 2019

Auch Ende 2019 in und 2020 geht unser Programm weiter, die Vorstellungen werden wir auf unserer Vereinswebseite rechtzeitig vorstellen.

➔ www.zugluft.org

Im Juli (genauer Termin folgt) bieten wir mit der irischen Folkmusik-Gruppe Cúig ein ganz besonderes Event: Das bekannte irische Quintett wird im Theaterwagen die musikalischen Darbietungen präsentieren. Neben der Musik wird es an der Strecke auch ein zünftiges Barbecue geben...wir hoffen, dass das Wetter im Sommer auch mitspielt.



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, Michael Rüster,
Tristan Gurb, Paul Wallesch, Florian
Weber, fotolia



Die EFW auf Facebook:
[www.facebook.com/
EisenbahnfreundeWetterau](https://www.facebook.com/EisenbahnfreundeWetterau)

Vogelzugfahrten 2019

Der Wetterauer Vogelzug ist inzwischen zu einer festen Institution geworden. Auch in diesem Jahr nutzen wir den Zug wieder als bewegliche Beobachtungsstation im Wettertal. Die Fahrten starten um 9.00 Uhr in Bad Nauheim-Nord, weitere Informationen finden Sie auf unserer Vereinswebseite. Die Termine:

- Sonntag, 14. April 2019
- Sonntag, 28. April 2019
- Sonntag, 12. Mai 2019
- Sonntag, 26. Mai 2019

➔ www.ef-wetterau.de

Tag der offenen Tür am Pfingstmontag



Auch in diesem Jahr öffnen wir wieder unsere Türen für alle großen und kleinen Eisenbahnbegeisterten. Am **10. Juni 2019** können Sie in der Zeit von **10.00 Uhr bis 18.00 Uhr** Loks und Waggonen ganz genau unter die Lupe zu nehmen. Ganz aktuell wird es die Möglichkeit geben, unsere Krauss-Maffei ML 500 C und die V 60 in Augenschein zu 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

