

Bahnhof Bad Nauheim-Nord

Ausgabe 31
1 / 2021

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

Entlang der Strecke

Es bewegt sich eine Menge auf
unseren 20 Kilometern Gleis

Fahrzeuge & mehr

Neue Entwicklungen

Termine und Aktuelles



Editorial



Liebe EFW-Freunde,

ein neues Jahr ist gestartet. Dieses neue Jahr ist für alle von uns mit vielen Hoffnungen und Erwartungen verbunden. Ob dies erfüllt wird? Wir wissen es nicht. Das letzte Jahr

war für uns in der Tat sehr herausfordernd. Dank des Ideenreichtums und des Idealismus unserer Mitglieder haben wir die Zeit genutzt. Schwierige Zeiten erfordern kreative Ideen.

Wir konnten im vergangenen Jahr unsere Fahrsaison unter den aktuell leider "üblichen" Einschränkungen durchführen. Natürlich hinterlässt die geringe Auslastung der Züge auch Spuren in unserer betriebswirtschaftlichen Kalkulation.

Auf der anderen Seite haben wir durch die geringere Auslastung der Fahrten Freiraum gewinnen können, um das eine oder andere Projekt voranzutreiben. Dabei sind zum Einen die Fahrzeuge, zum Anderen die Strecke zu nennen.

Gerade auf der Strecke hat sich die letzten Monate viel bewegt. Dazu erfahren Sie in diesem Heft mehr. Apropos Fahrzeuge; unsere Personenwagen können durchaus eine Erneuerung vertragen. Der erste Spantenwagen wird einer Aufarbeitung unterzogen.

Die Fahrten mit Personen, also ZUGLUFT und auch der Vogelzug ruhen derzeit komplett. Zum Glück können wir die Holzzüge seit Anfang des Jahres wieder umfassend aufnehmen. Dadurch ist derzeit ein reger Verkehr bei uns zu sehen. Die Holzzüge haben seit dem Rückzug der HLB aus dem Güterzugverkehr ein etwas anderes Gesicht. Wie das aussieht erfahren Sie in dieser Ausgabe. Naja...EFW international bringt uns diesmal ganz "regelkonform" in den Südosten Deutschlands. Lassen Sie sich inspirieren, echte Begegnungen sind durch nichts zu ersetzen.

Wir freuen uns auf Sie in Bad Nauheim, Ihr

Das besondere Bild



Das besondere Bild liegt immer im Auge des Betrachters. Die Draisine vom Typ KlV 9 soll diesmal den Fokus auf unsere Betrachtung richten. Diese Draisine, wie sie hier abgebildet ist, befindet sich seit vielen Jahren in Bad Nauheim, vorher im Einsatz auf Wangerooge. Hier wird derzeit die einzige verbleibende Schmalspurbahn unter der Obhut der DB AG betrieben. In den 1990er Jahren gelangte die Draisine nach Hessen. Das Bild zeigt die Verladung in Harlesiel als Hafen zwischen Wangerooge und dem Festland. Die Draisine wurde in die Draisinensammlung von Stefan John aufgenommen. In der Spurweite 1.000 mm konnte das Fahrzeug nicht bei uns fahren. Lassen wir uns überraschen, was es in diesem Zusammenhang zu berichten gibt.



Verein Neue Mitglieder

Wenn die Welt etwas braucht, dann ist es doch so etwas wie "Normalität" und zur Normalität gehört es schon, dass sich Vereine um neue Mitglieder bemühen. So haben wir im vergangenen Jahr eine groß angelegte Kampagne gestartet. Wir konnten unsere Mitgliederzahl (aktive Mitglieder und Fördermitglieder) um sage und schreibe 32% steigern.

Das freut uns sehr. Wir begrüßen als neue Fördermitglieder: **Florstadt Hörgeräte GmbH, André Mengel, Philipp Eckert, Joachim Meyer, Wolfgang Stückrath, Sascha Piffko, Petra Schewe, Werner Heck-Wallesch, Oliver Wallesch, Jens Oberdörfer, Bernhard Stascheit, Marcel Witt, Helge Lobenow, Udo Messer, Peter Möhle, Torsten Würz, Friedrich Lang, Stadt Butzbach, Marcus Bayer, Karl-Ludwig Bayer, Siegfried Engel, Kirsten und Volker Weyrauch**

und Brigitte Möckel. Es freut uns, dass Ihr -liebe Wetterauer- Eure Bahn auch in diesen für uns alle schwierigen Zeiten mit Rat und Tat und mit finanziellem Beitrag unterstützt. Ganz herzlichen Dank dafür! Und willkommen bei den Eisenbahnfreunden Wetterau -Eurer Erlebnisbahn im Wettertal.

An dieser Stelle begrüßen wir auch unsere neuen aktiven Mitglieder **Reiner Schmidt, Rainer Grusche** und **Marko und Milan Roncevic.**

Euch viel Spaß bei uns und lasst uns gemeinsam unsere Bahn voranbringen.



Fahrzeuge Instandsetzung Motorbahnwagen

Die Motorbahnwagen der österreichischen Baureihe X 626, unsere kleinen und wichtigen Helfer im Bahnbetrieb. Neun Exemplare nennen wir unser Eigen, sie waren intensiv während der Landesgartenschau 2010 als "Rosenexpress" zwischen Bad Nauheim und Steinfurth unterwegs. Die Fahrzeuge fordern aufgrund Ihres Alters inzwischen einen gewissen Tribut in Sachen der Wartung, Pflege und auch der Instandsetzung. Nachdem der X 626 117 während eines Arbeitszugeinsatzes Anfang des Jahres in Gambach leider ausgefallen ist, haben wir uns natürlich dieses Fahrzeugs angenommen.

Als einen der ersten Schritte haben wir die Antriebsketten ausgetauscht. Im Bild links sieht man nur eine

Fahrradkette. Die Antriebsketten der Motorbahnwagen sind etwas "stärker" und massiver -verstehen sich. So richtig fahrfähig ist der X 626 117 aktuell



leider noch nicht. Der nächste Schritt besteht darin, nun auch die Kupplung auszuwechseln. Dann kann die Kraftübertragung auch wieder einwandfrei funktionieren. Der Nachteil dabei ist es, dass wir dafür den Motor ausbauen müssen. Das werden wir selbstverständlich tun, aber es erfordert leider ein wenig Zeit.



Verein Holzzüge "ganz neu"

Holzzüge 2.0 Oder: was hat sich geändert seit der Einstellung des HLB-Cargo Verkehrs? Wir,



die EFW waren in der Vergangenheit über jeden angemeldeten Holzzug sehr glücklich, denn die Durchführung war einfach. Mit ein wenig Übung des Wagentausches in Münzenberg war der Ablauf auch einfach. Wir haben die leeren Wagen immer in Griedel von der HLB übernommen und am zweiten Tag nachmittags wieder in Griedel abgestellt, damit die HLB diese den Berg nach Butzbach DB hochziehen konnten und dort bereitstellen zur Übernahme durch

das EVU, welches die Wagen an den Bestimmungsort führen.

Im September 2019

stoppten die Holzzüge, im Herbst 2020 liefen sie wieder an. Aber unter anderen Bedingungen, denn die HLB hatte inzwischen die Cargo-Sparte aufgegeben und ihre letzte Lok abgegeben. So lag es nun bei uns, die Holzwagen in Butzbach DB zu übernehmen und wieder nach dort zu bringen. Interne Schulungen erfolgten mit der HLB, um deren Infrastruktur befahren zu können und wir alle – selbst erfahrene Lokführer - lernten den Umgang mit den örtlichen Zugleitern der HLB und der DB und die Befahrung deren Streckenabschnitte. Von „eben auf jetzt“

mussten wir raus aus unserem üblichen Verfahren hin zu den genormten Abläufen auf fremden Infrastrukturen. Doch wie sieht jetzt der neue Ablauf aus ?

Der Zug mit den Leerwagen trifft in Butzbach DB ein und wird dort abgestellt. In der Regel sind es 22 4-achsige Wagen, die gerade so auf das vorhandene Gleis dort passen. Die Lok wird dann auf Gleis 5 abgestellt und ab diesem Moment stehen die Telefone nicht mehr still bei den EFW, denn das organisierende EVU fragt uns an, wann wir die Wagen übernehmen können. Die Holzverlader in Münzenberg wurden über die Ankunft ebenfalls informiert. In der Regel steht unsere Lok samt Personal schon in Griedel bereit und wartet. Von dort aus erfolgt die Fahrplananfrage an die Zugleitung der HLB, die dann erteilt wird oder nicht. In Butzbach-Nord müssen wir die Fahrtrichtung wechseln und bei der Fahrdienstleitung der DB anfragen, ob von dort nach Gleis 4 fahren können. Da die Fahrdienstleitung kulanterweise noch die gleiche Frequenz für den Funk nutzt wie die HLB, hatten die Kollegen vorher schon mitgehört und wussten, dass wir anfragen werden. In den meisten Fällen dürfen wir umgehend in Butzbach DB einfahren, aber Achtung: dies ist jetzt eine Rangierfahrt, also alle Lampen an, was die Lok zu bieten hat und im gemächlichen Tempo an dem Gleisperrsignal und der Betriebsgrenze HLB/DB vorbei über die Weichenstraße auf Gleis 3, an dem auf Gleis 4 stehenden Leerwenzug vorbei auf das Ausziehgleis 16. Kurze Info an den Fahrdienstleiter, dass wir angekommen sind, es folgt ein leichtes Surren und die Weiche legt sich um, was wir bestätigen und düsen auf Gleis 4 zum letzten Leerwagen. Hier ankuppeln, 12 Wagen abzählen, dahinter entkuppeln, Restzug sichern, Bremsprobe und Info an den Fahrdienstleiter, dass wir zurück über Gleis 16 und drückend über Gleis 3 nach Butzbach-Nord möchten.





Sind wir auf Gleis 16, steht der Rangierer am Zuanfang und gibt dem Lokführer die Info, dass die Weiche auf Gleis 3 umgelegt wurde und los geht es gedrückt über Gleis 3, die Weichenstraße vorbei an den Ausfahrtsignalen links hinunter zur HLB. Alleine die normale Rangiergeschwindigkeit ist dort vorne schon „besonders“, doch wenn der Lokführer das Füllrad ("Gaspedal") aufdreht, wird einem schon unheimlich, denn man wird dann mit vergleichbar hoher Geschwindigkeit bergauf an den Weichenwerkweichen vorbei in Richtung SH2-Scheibe gedrückt. Das „Gas geben“ ist notwendig, damit Lok die schweren Leerwagen den steilen Berg hinauf drücken kann. Da der Bahnübergang eine Kontaktschleife hat, aus der man herausgefahren sein muss, hat man nur den einen Versuch und der muss gelingen. Ist dies geschafft, dann läuft der Rangierer vom Zuanfang nach vorne zur Lok und ein sofortiges Auslösen des Bahnübergangs ist möglich, um den Leerzug bergab von Butzbach-Nord bis nach Griedel und

Münzenberg zu ziehen. Durch das steile Gefälle muss man nur bremsen und an den richtigen Stellen zum Stehen kommen. Das Überqueren des Kreisels in Griedel ist nicht immer ganz einfach, doch die meisten Autofahrer erkennen die Gefahr der drei weißen Lichter der Lok und bleiben stehen.

Die Wagen sind beladen und zurück geht's. Die Steigung nach Butzbach-Nord ist jedoch sehr stark. Jeder Waggon wiegt bis zu 80 Tonnen (unser Museumszug wiegt nur gesamt 120 Tonnen). So müssen wir den Zug teilen und maximal 3 beladene Wagen befördern. Hier wird schnell klar, wo der größere Aufwand besteht die Wagen selbst nach Butzbach DB zu bringen, denn die 22 Wagen müssen mit einer ganzen Reihe Fahrten mit beladenen Waggons nach Butzbach DB gebracht werden. Ein großer Aufwand wie man sieht, aber ein Ausgleich für die aktuell leider ausbleibenden Fahrten der Museumszüge.



Fahrzeuge Aktueller Stand Aufarbeitung Dampflok

Seit 2019 ist unsere Dampflok nun außer Betrieb. Der Plan war eigentlich, dass wir schon im vergangenen Jahr mit der umfassenden Aufarbeitung der Lok beginnen. Die "Pandemie" hat uns hier leider einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Noch im März 2020 fand die Übergabe der Förderung für die Aufarbeitung in Höhe von 50.000 € durch die Stiftung der Sparkasse Oberhessen statt. Dann änderten sich die Prioritäten und die Aufgaben ad hoc. Wir werden aber in diesem Jahr -konkret im 2. Quartal- mit der Aufarbeitung und der Demontage beginnen. Denn das Ziel steht hier

ganz klar im Vordergrund.

Die EFW 1 soll bald wieder durch die Wetterau dampfen. Das soll -davon gehen wir aus- im Jahr 2022 möglich sein. Also auf geht's, packen wir es an. Dank der Unterstützung der Stiftung der Sparkasse Oberhessen können wir die wesentlichen Arbeiten auch zeitnah beauftragen und werden sie auch umsetzen. Wir werden in der nächsten Ausgabe und auf unserer Internetseite darüber berichten.

Wir in der Wetterau - wir für die Wetterau!



Historie Klein- und Rollcontainer der DB



erhalten bleibt.

Aus dem Typenschild kann man einige Informationen wie die Nummer aus der Betriebszeit, das zulässige Ladegewicht (hier 1.000 kg) und auch der Rauminhalt (3 m³) entnehmen.

Wozu wurden diese Rollcontainer genutzt? Im Prinzip stammen sie aus einer Zeit, als über die Bahn noch in nennenswertem Umfang Stückgut national und auch international abgewickelt wurde. Denn man konnte diese Container mit Ladegut an einen Empfänger füllen. Alle Güter konnten so en bloc zugestellt werden. Über die Rollen konnte

Es befindet sich Neues in Bad Nauheim. Das alleine ist erst einmal nicht so ungewöhnlich. Sehr häufig finden sich neue Maschinen, Werkzeuge oder auch manchmal Fahrzeuge auf dem Areal unseres Betriebswerkes.

Am Anfang dieses Jahres konnten wir einige eher außergewöhnliche Neuzugänge verzeichnen. Es handelt sich dabei um so genannte Klein- und Rollcontainer, wie sie im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn anzutreffen waren. Uns wurden hier insgesamt sieben Rollcontainer angeboten. Bisher im gewerblichen Bereich in Schleswig-Holstein genutzt, wurden sie dort entbehrlich. Da sie bis auf wenige Aufkleber, die auf die Nutzung durch eine Kerzenfabrik hingedeutet haben, sich im Originalzustand aus der Zeit der DB befunden haben, war dieses Angebot natürlich sehr interessant für uns. So können wir dazu beitragen, dass Kulturgut im Bereich des Eisenbahnwesens

man sie per Hand oder auch mittels Elektrokarren im Bereich des Bahnhofs bewegen. Und sie wurden -da nehmen wir noch einmal Bezug auf das besondere Bild unserer Ausgabe- auch im Verkehr zur Insel Wangerooge für den Gepäcktransport eingesetzt. Und was machen wir damit? Zunächst werden wir sie bei uns als rollendes Materiallager einsetzen.



War da noch was?
Logisch...wir suchen Euch und freuen uns auf Eure Mitarbeit und Unterstützung!

Wir halten zusammen. Eure Bahn in der Wetterau hat eine Zukunft. Mit Eurer Unterstützung, als Fördermitglied oder mit einer aktiven Mitarbeit. Jede helfende Hand ist willkommen.

Durch eine Fördermitgliedschaft bei uns ...
Jede Fördermitgliedschaft hilft uns, unsere Bahn weiter zu betreiben. Lediglich 50 Euro im Jahr reichen aus, um in unserem Förderkreis Mitglied zu werden und nachhaltig Eure kleine Museumsbahn in der Wetterau zu unterstützen. Deswegen freuen wir uns über Unterstützung. Wir für Euch!

Durch eine aktive Mitarbeit bei uns...
Naja, Eure Bahn lebt davon, dass es immer genug Menschen gibt, die sich dafür engagieren, dass Eure Bahn weiterhin besteht. Ihr könnt uns helfen durch Eure aktive Mitarbeit bei uns. Welche Aufgaben gibt es? Eine ganze Menge, schaut einfach mal nach, jede Hilfe ist herzlich willkommen.

➡ www.eure-erlebnisbahn-in-der-wetterau.de

Fahrzeuge V 60 16965 auf unseren Gleisen



Den aufmerksamen Beobachtern wird es nicht entgangen ein, dass sich seit einiger Zeit eine weitere V 60 (Ost) in der Wetterau befindet. Es handelt sich dabei um die V 60 16965 der Eisenbahnverkehr Wetterau GmbH, einem EVU, welches durch aktive Mitglieder der EFW ins Leben gerufen wurde. Frisch lackiert findet sich die Maschine im abendlichen Sonnenlicht in Griedel. Ein paar Fakten zur Historie möchten wir jedoch nicht vorenthalten. Die Lok wurde 1980 unter der Fabriknummer 16965 durch die LEW gebaut und als Werkslok an das Zementwerk in Karsdorf in Thüringen geliefert. Dort verblieb sie bis zur Wende und ging in den 1990er Jahre an die Industriebahn Erfurt, weitere Stationen führten über das hessische Gründau und die Hessische Güterbahn in Gießen in unser Bundesland. Seit dem vergangenen Jahr befindet sich die Lok in Bad Nauheim und wird für die Unterstützung im Holzzugverkehr ertüchtigt. Technisch ist die Lok identisch mit der bereits vorhandenen Lok V 60 15613.



Strecke Viele Baustellen - ein Ziel



Die Baustellen entlang unserer Strecke gehen uns eigentlich niemals aus. Die vergangenen fahrtenlosen Wochen haben uns die Möglichkeit geschaffen, einige Baustellen entlang unserer Strecke nun endlich "anzugehen". Die Griedeler Kurve war nur teilweise mit Betonschwellen ausgestattet. Einen weiteren Abschnitt haben wir im Dezember nun mit neuen Betonschwellen und Schienen des Formats S49 ausgestattet. Die

Weiche zum Quarzsandwerk in Gambach haben wir erneuert. Und aktuell bearbeiten wir den Bereich der Einfahrt in den Bahnhof Steinfurth. Insgesamt 300 Holzschwellen tauschen wir gegen 300 Betonschwellen aus. Für uns sind das große Herausforderungen. Wir nutzen die fahrtenfreie Zeit, sehr viel in unsere Strecke und den Gleisbau zu investieren, für die Zukunft.



Griedel: Naja, Griedel, unsere Dauerbaustelle. In wenigen Jahren können wir wahrscheinlich sagen, dass wir die Bahnanlagen in und um Griedel komplett neu gebaut haben. Zwei Abschnitte der Griedeler Kurve (die Bahnhofseinfahrt von Bad Nauheim in den Bahnhof von Griedel, wo der Zug "Kopf macht") wurden bereits erneuert. Nun haben wir einen weiteren ca. 150 m langen Abschnitt vom Bahnübergang am Münzenberger Weg einer Erneuerung mit gebrauchten Betonschwellen unterzogen. Auch hier waren die bisherigen Holzschwellen "abgängig". Eine Besonderheit an dieser Stelle liegt darin, dass wir hier nicht die alten Schienen mit dem Profil "Form 8" verbaut haben, sondern das stärkere Profil S 49 eingebaut haben. Eine Investition in unsere Zukunft.



Mitte Eisenbahnlinie an der Baustelle	
Baustellenschild	
für die Befahrung eines geringfügig gefährlichen Bahnbereichs	
Bestandteile	1. Einmalige Baustellenschilder
2. Verkehrszeichen	3. Verkehrszeichen
4. Verkehrszeichen	5. Verkehrszeichen
6. Verkehrszeichen	7. Verkehrszeichen
8. Verkehrszeichen	9. Verkehrszeichen
10. Verkehrszeichen	11. Verkehrszeichen
12. Verkehrszeichen	13. Verkehrszeichen
14. Verkehrszeichen	15. Verkehrszeichen
16. Verkehrszeichen	17. Verkehrszeichen
18. Verkehrszeichen	19. Verkehrszeichen
20. Verkehrszeichen	21. Verkehrszeichen
22. Verkehrszeichen	23. Verkehrszeichen
24. Verkehrszeichen	25. Verkehrszeichen
26. Verkehrszeichen	27. Verkehrszeichen
28. Verkehrszeichen	29. Verkehrszeichen
30. Verkehrszeichen	31. Verkehrszeichen
32. Verkehrszeichen	33. Verkehrszeichen
34. Verkehrszeichen	35. Verkehrszeichen
36. Verkehrszeichen	37. Verkehrszeichen
38. Verkehrszeichen	39. Verkehrszeichen
40. Verkehrszeichen	41. Verkehrszeichen
42. Verkehrszeichen	43. Verkehrszeichen
44. Verkehrszeichen	45. Verkehrszeichen
46. Verkehrszeichen	47. Verkehrszeichen
48. Verkehrszeichen	49. Verkehrszeichen
50. Verkehrszeichen	51. Verkehrszeichen
52. Verkehrszeichen	53. Verkehrszeichen
54. Verkehrszeichen	55. Verkehrszeichen
56. Verkehrszeichen	57. Verkehrszeichen
58. Verkehrszeichen	59. Verkehrszeichen
60. Verkehrszeichen	61. Verkehrszeichen
62. Verkehrszeichen	63. Verkehrszeichen
64. Verkehrszeichen	65. Verkehrszeichen
66. Verkehrszeichen	67. Verkehrszeichen
68. Verkehrszeichen	69. Verkehrszeichen
70. Verkehrszeichen	71. Verkehrszeichen
72. Verkehrszeichen	73. Verkehrszeichen
74. Verkehrszeichen	75. Verkehrszeichen
76. Verkehrszeichen	77. Verkehrszeichen
78. Verkehrszeichen	79. Verkehrszeichen
80. Verkehrszeichen	81. Verkehrszeichen
82. Verkehrszeichen	83. Verkehrszeichen
84. Verkehrszeichen	85. Verkehrszeichen
86. Verkehrszeichen	87. Verkehrszeichen
88. Verkehrszeichen	89. Verkehrszeichen
90. Verkehrszeichen	91. Verkehrszeichen
92. Verkehrszeichen	93. Verkehrszeichen
94. Verkehrszeichen	95. Verkehrszeichen
96. Verkehrszeichen	97. Verkehrszeichen
98. Verkehrszeichen	99. Verkehrszeichen
100. Verkehrszeichen	101. Verkehrszeichen

Gambach



Gambach: Seit den 1950er Jahren befindet sich hier ein Anschlussgleis zum Quarzsandwerk. Unser Ziel ist es, auch hier künftig wieder Güterzüge rollen zu lassen. Aber dafür müssen wir die Weiche erneuern, der wir in den vergangenen Jahren eher wenig Aufmerksamkeit gewidmet haben. Und das haben wir am Anfang des Jahres 2021 getan, rund um den Jahreswechsel haben wir die Weiche komplett ausgebaut, mit neuen Holzschwellen versehen und anschließend neu aufgebaut. Es waren wenige Tage, am Ende 4 Tage, denn der nächste Holzzug nahte schon, trotzdem ist es uns gelungen, gemeinsam innerhalb kurzer Zeit die Strecke wieder befahrbar zu machen.



Mitte Eisenbahnlinie an der Baustelle	
Baustellenschild	
für die Befahrung eines geringfügig gefährlichen Bahnbereichs	
Bestandteile	1. Einmalige Baustellenschilder
2. Verkehrszeichen	3. Verkehrszeichen
4. Verkehrszeichen	5. Verkehrszeichen
6. Verkehrszeichen	7. Verkehrszeichen
8. Verkehrszeichen	9. Verkehrszeichen
10. Verkehrszeichen	11. Verkehrszeichen
12. Verkehrszeichen	13. Verkehrszeichen
14. Verkehrszeichen	15. Verkehrszeichen
16. Verkehrszeichen	17. Verkehrszeichen
18. Verkehrszeichen	19. Verkehrszeichen
20. Verkehrszeichen	21. Verkehrszeichen
22. Verkehrszeichen	23. Verkehrszeichen
24. Verkehrszeichen	25. Verkehrszeichen
26. Verkehrszeichen	27. Verkehrszeichen
28. Verkehrszeichen	29. Verkehrszeichen
30. Verkehrszeichen	31. Verkehrszeichen
32. Verkehrszeichen	33. Verkehrszeichen
34. Verkehrszeichen	35. Verkehrszeichen
36. Verkehrszeichen	37. Verkehrszeichen
38. Verkehrszeichen	39. Verkehrszeichen
40. Verkehrszeichen	41. Verkehrszeichen
42. Verkehrszeichen	43. Verkehrszeichen
44. Verkehrszeichen	45. Verkehrszeichen
46. Verkehrszeichen	47. Verkehrszeichen
48. Verkehrszeichen	49. Verkehrszeichen
50. Verkehrszeichen	51. Verkehrszeichen
52. Verkehrszeichen	53. Verkehrszeichen
54. Verkehrszeichen	55. Verkehrszeichen
56. Verkehrszeichen	57. Verkehrszeichen
58. Verkehrszeichen	59. Verkehrszeichen
60. Verkehrszeichen	61. Verkehrszeichen
62. Verkehrszeichen	63. Verkehrszeichen
64. Verkehrszeichen	65. Verkehrszeichen
66. Verkehrszeichen	67. Verkehrszeichen
68. Verkehrszeichen	69. Verkehrszeichen
70. Verkehrszeichen	71. Verkehrszeichen
72. Verkehrszeichen	73. Verkehrszeichen
74. Verkehrszeichen	75. Verkehrszeichen
76. Verkehrszeichen	77. Verkehrszeichen
78. Verkehrszeichen	79. Verkehrszeichen
80. Verkehrszeichen	81. Verkehrszeichen
82. Verkehrszeichen	83. Verkehrszeichen
84. Verkehrszeichen	85. Verkehrszeichen
86. Verkehrszeichen	87. Verkehrszeichen
88. Verkehrszeichen	89. Verkehrszeichen
90. Verkehrszeichen	91. Verkehrszeichen
92. Verkehrszeichen	93. Verkehrszeichen
94. Verkehrszeichen	95. Verkehrszeichen
96. Verkehrszeichen	97. Verkehrszeichen
98. Verkehrszeichen	99. Verkehrszeichen
100. Verkehrszeichen	101. Verkehrszeichen

Steinfurth



Steinfurth: Gleisbautechnisch eher weniger "beachtet", befinden sich auch hier Abschnitte, die einer Erneuerung bedürfen. Von Bad Nauheim kommend finden wir den "Rosenbahnsteig", wo kurz danach der Bahnübergang über die Bad Nauheimer Straße erreicht wird, dahinter befindet sich der Bahnhof Steinfurth. Und von Bahnübergang bergaufwärts sind nun 300 Holzschwellen "abgängig", die wir derzeit gegen gebrauchte Betonschwellen austauschen. Eine für unsere Verhältnisse sehr große Baustelle, aber wir bewältigen auch diese Herausforderung. Dort sind wir aber noch nicht fertig.



Fahrzeuge

Aufarbeitung Spantenwagen

Spanten. Da denkt man erstmal an alte Holzschiffe. Bei uns haben aber auch Personenwagen Spanten, diese sind allerdings aus Eisen und Walz-



profilen und bilden je ein Fensterelement, ein Spant, daher leitet sich auch ihr Name ab: Spantenwagen. Insgesamt vier davon haben wir in unserem betriebsfähigen Fuhrpark. Sie wurden seit 1948 auf den Rahmen alter, meist noch mit Holzaufbauten und -bänken versehenen Wagen gefertigt. Hierdurch wurde zum einen der Komfort für die Fahrgäste durch Polstersessel, elektrischer Heizung und Toilette erhöht, zum Anderen aber auch die Wartung durch den einheitlicheren Aufbau vereinfacht und die Lebenserwartung durch den Stahlaufbau deutlich erhöht.



Allerdings ist eben auch diese Lebenserwartung begrenzt. Bei den Spanten bzw. den Wagenkästen unseren beiden ehemaligen Triebwagen-Beiwagen war dies zugegebenermaßen schon seit einiger Zeit der Fall. Sie sind bereits seit 1984 Teil unseres Fuhrparks und präsentieren sich bis heute im letzten Betriebszustand, wie sie die ÖBB 1984 ausgemustert und abgestellt hatte. Zu dieser Zeit brauchten wir dringend zusätzliche Wagen, um un-

seren Museumszug verlängern zu können und da die Wagen noch in einem sehr guten Zustand waren, konnte auch erstmal auf einen Neuanstrich verzichtet werden. Mittlerweile hat aber der Zahn der Zeit doch schon an mehr als nur dem Lack genagt, und so sind wir zu dem Schluss gekommen, dass es nun endlich Zeit wird, ihnen ihren wohlverdiente Überholung zukommen zu lassen: Ausschweißen der ausgerosteten Bereiche unter den Fenstern, Ausschleifen und Schutzstreichen des gesamten Rahmens, sowie



ein kompletter Neuanstrich des Wagenkastens.

Da unsere beiden Beiwagen, bereits ab Werk blau-beige waren, niemals grün, und Wagen in dieser Farbgebung mittlerweile eher zur Seltenheit zählen, werden sie

wieder in ihren altbekannten Farben erstrahlen. Den Anfang macht BT7139.32. Bei ihm ist bereits „der Lack ab“ und auch die ersten Puffer sind zum Zerlegen, Reinigen und Neuanstrich demontiert. Außerdem haben wir ihm bei dieser Gelegenheit zwei neue Zughaken gegönnt und werden, wie alle sechs Jahre, seine komplette Bremse zerlegen und aufarbeiten, sodass er möglichst noch in diesem Jahr mit neuem Glanz zum Einsatz kommen kann.



Die EFW im Massstab HO? Gibt's auch...fast!

Übrigens, wussten Sie, dass es die EFW auch im Maßstab HO gibt? Die Firma Roco hat die in Österreich weit verbreiteten Fahrzeuge vor einigen Jahren aufgelegt. Unser Waggon, den wir aktuell aufarbeiten, trägt die blau-beige Farbgebung. Und voilà, hier sehen wir das Pendant in HO. Leicht modifiziert dank Bildbearbeitung, aber man kann ja basteln. Diese Variante des Waggons ist derzeit schwer bis kaum mehr im Handel zu erhalten. Aber die einschlägigen Internet-Auktionshäuser haben immer ein reichhaltiges Angebot.



Fahrzeuge Instandsetzung V 36

Wer uns im letzten Jahr bei einer der wenigen Regelzugfahrten besucht hat, oder regelmäßig auf unserer Homepage und Facebookseite zu Gast war, wird sich sicher schon gefragt haben, was eigentlich aus unserer EFW 2 einfach kurz „V36“

Oldtimer fährt, kennt das: Da wird hier was undicht, da fängt da was an zu hämmern. Mittlerweile haben sich all diese Kleinigkeiten zu einer Menge angehäufter, die uns dazu veranlasst haben, die EFW 2 abzustellen und einer kompletten Revision zu unterziehen. Hierzu gehören sowohl die das Fahrwerk mit seinen Federn und Achslagern, die Aufbauten mit Führerstand und Motorraum, als auch der Motor selbst. Ausschlaggebend war ein defekter Dichtring an den ersten beiden Zylinderkopfdichtungen. Hier gelangte das Kühlwasser irgendwann nicht mehr in den Motor, sondern trat deutlich aus ihm heraus. Es müssen also die Zylinderköpfe abgenommen, die Kolben und die Laufbuchsen gezogen und aufgearbeitet werden, wobei die defekten Dichtungen getauscht werden. Und wenn wir den Motor schon einmal auseinander haben, wird auch



geworden ist. Nachdem sie nun schon seit über 35 Jahren bei uns in der Wetterau zu Hause ist und uns in all der Zeit nie wirklich im Stich gelassen hat (sie war das wesentliche "Zugpferd" in unserem Bahnbetrieb, in Museumszugbetrieb, im Holzzugverkehr oder sogar im Bauzugdienst in der Wetterau), machte sich doch zunehmend ihr Alter bemerkbar, wer ein altes Auto oder sogar einen

gleich alles gemacht, wo man später nur schwer wieder rankommt. Was beim Motor eines Autos zwar arbeitsintensiv, aber handwerklich doch relativ einfach zu bewerkstelligen ist, wird bei uns schnell aufwändig.

Unterstützt werden wir hier auf fachlicher Seite vom Fachbereich Bahnmotoren der MAN Standort Erfurt. Wir halten Sie auf dem Laufenden!



Verein Niklas Lederer: Profi in der Museumsbahn

Nach einer kleinen Pause im vergangenen Jahr, möchten wir in diesem Jahr wieder unsere Serie aufnehmen, unsere Mitglieder vorzustellen. Insbesondere freut uns, dass wir uns in den letzten Monaten über einen sehr guten Zuspruch sowohl auf der Seite der aktiven als auch auf der Seite der passiven Mitglieder hatten. Möge das noch eine Weile anhalten.

Niklas, seit knapp zwei Jahren bei uns aktiv, hat seinen Beruf auch zum Hobby gemacht (wenn man das so sagen kann). Er arbeitet bei der "großen Bahn" in der Fahrdienstleitung und bei uns im musealen Umfeld. Schauen wir, was Niklas zu sagen hat.

BNN: Wie bist Du auf uns aufmerksam geworden?

Niklas: Ich bin auf die Museumszugfahrten 2016 über die EFW-Homepage aufmerksam geworden und in den nächsten drei Jahren immer mal wieder mitgefahren, bevor ich dann 2019 mit einem Freund und Kollegen in den Verein eingetreten bin.

BNN: Was hat Dich denn an der Mitarbeit bei den EFW besonders gereizt?

Niklas: Die Eisenbahn interessiert mich schon seit vielen Jahren – sowohl die moderne als auch die historische Bahn. Am meisten interessiert mich der Bahnbetrieb, also Rangieren, Zugfahrten, Fahrkartenverkauf und Anderes. Aber ich lerne auch gerne dazu, besonders über unsere historischen Wagen und den Betrieb der Strecke.

BNN: Mit der Eisenbahn seinen Lebensunterhalt verdienen und dann auch noch als Hobby in einer Museumsbahn mitarbeiten, ist das nicht etwas einseitig?

Niklas: Nein, keineswegs. Zum einen konnte ich davon eigentlich noch nie genug kriegen und

andererseits unterscheidet sich meine Arbeit als Fahrdienstleiter bei der DB doch sehr stark von meinen Aktivitäten in Bad Nauheim. An der einen oder anderen Stelle war der „Blick über den Tellerrand“ auch schon von Vorteil.

BNN: Wenn Du die „große“ Bahn mit den EFW vergleichst, wo gibt es Unterschiede und wo Gemeinsamkeiten?

Niklas: Die Gemeinsamkeiten sind gar nicht so gering, wie man vielleicht denken mag. Grundlagen und Grundregeln haben sich kaum verändert. Die Züge fahren auf identischer Spurweite, viele Bauteile an den Wagen sind auch noch identisch oder sehr ähnlich und es sind bei uns wie bei der DB Signale zu beachten – nur bei uns sind es deutlich weniger. Ebenso gibt es aber auch viele Unterschiede. Unsere Strecke und unsere Fahrzeuge sind doch sehr einfach ausgestattet. Alle Weichen werden von Hand



umgestellt, die Fahrgäste gehen im Freien von einem Wagen in den anderen und nicht durch wettergeschützte Übergänge. Bei der „großen“ Bahn hat sich die Entwicklung eben fortgesetzt, es wird viel schneller gefahren und der Komfort spielt eine große Rolle.

BNN: Was können wir denn von der „großen Bahn“ lernen?

Niklas: Eine schwierige Frage. Wir sind nun mal eher eine Kleinbahn und möchten das ja auch beibehalten. Fortschritt wäre also das falsche Ziel und daher fällt mir jetzt ehrlich gesagt auch nichts dazu ein.

BNN: Kein Problem...



BNN: Es gibt also Gemeinsamkeiten und auch Trennendes, wo siehst Du denn Deine Hauptaufgabenfelder bei uns?

Niklas: Am liebsten bin ich auf dem Zug unterwegs. Bei unseren Museumszugfahrten als Schaffner oder Zugführer oder im Holzzugverkehr als Rangierer auf dem Streckenteil Münzenberg – DB-Bahnhof Butzbach. Ansonsten helfe ich hauptsächlich bei Arbeiten in und um unsere Lokhalle in Bad Nauheim mit.

BNN: Motivation sollte bei einem Hobby immer an der ersten Stelle stehen. Was motiviert Dich und was eher weniger?

Niklas: Ich freue mich immer, wenn wir an einem schönen Tag durch das Wettertal fahren und unsere Fahrgäste wie wir selbst Spaß an der Zugfahrt haben. Und auch wenn das Wetter mal nicht so gut ist: wir sind ja nie alleine unterwegs und so bleibt immer noch Zeit für nette Gespräche, zum Beispiel am Endbahnhof in Münzenberg. Es freut mich aber auch, wenn ich Fahrgästen etwas über die Eisenbahn erklären konnte oder wir unseren Holzzug erfolgreich und mitunter erst um 22.00 Uhr abends fertig im DB-Bahnhof in Butzbach stehen haben. Was mich nicht motiviert? „Niklas, am Samstag müssen wir in der Lokhalle den ganzen Tag Rost abschleifen!“

BNN: Das hatten wir beim letzten Interview mit Paul schon, aber trotzdem noch einmal: eine kleine „Fangfrage“: welcher Buch- oder Filmtitel würde uns am besten beschreiben? Und warum?

Niklas: Das ist jetzt nicht gerade besonders einfallsreich, aber ich finde „Eisenbahn Romantik“ trifft es bei uns ganz gut. Wir fahren mit unserem (kleinen) Zug durch eine schöne Gegend, sind dabei nicht besonders schnell und geben uns Mühe, die „alte Eisenbahn“ wieder auferstehen zu lassen.

BNN: Die Welt ist in einem steten und rasanten Wandel, damit müssen wir auch umgehen. Wo siehst Du denn die größten Herausforderungen für einen Museumsbahnverein wie uns?

Niklas: Da fallen mir zwei Themen ein. Zum einen die Instandhaltung von Strecke und Fahrzeugen mit unserer doch relativ geringen Mitgliederzahl und zum anderen die Erfüllung aller Vorgaben, die wir als vollwertiger

Bahnbetrieb einhalten müssen. Bei der Instandhaltung leisten wir aber finde ich gute Arbeit und unsere Ergebnisse können sich sehen lassen.

BNN: Ein kleines Gedankenspiel. Stelle Dir vor, Du bist allmächtig, was würdest Du sofort ändern? Oder auch unbedingt beibehalten?

Niklas: Ich würde für die langfristige Erneuerung der Strecke sorgen, damit wir auch mal Zeit für Verschönerungen und Details finden. Unsere Bahnhöfe an der Strecke könnten schöner aussehen. Klar, sie waren nie besonders groß, aber ein bisschen ordentlicher würde mich freuen. Unbedingt beibehalten würde ich gerne unser Angebot an Fahrten und – auch wenn ich mir da ein bisschen selbst widerspreche – die Größe des Vereins. Wir sind nicht so viele, aber dadurch lernt man sich gegenseitig besser kennen und schätzen. Natürlich freue ich mich aber über neue Mitglieder!

BNN: Die Eisenbahnfreunde im Jahr 2025...Dein Wunsch für die Zukunft Deiner Mitarbeit bei uns?

Niklas: Der ist eigentlich weitgehend erfüllt. Bislang habe ich keine schönere Beschäftigung gefunden, als die Arbeit als Schaffner oder Zugführer. Aber ich möchte weiter mehr über die Eisenbahn, ihre Technik lernen, um so meine Mitarbeit stärken zu können.

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



Eisenbahnen weltweit

Zittauer Schmalspurbahn



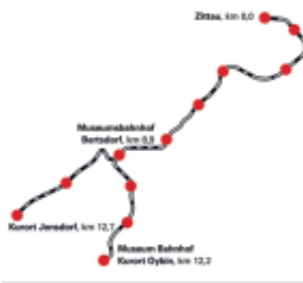
Eisenbahnen weltweit. Klingt sehr weiträumig und war es bisher auch immer Allerdings mussten wir

Streckennetz umfasst die Strecken von Zittau nach Oybin und von Bertsdorf nach Jonsdorf. Die



Strecke nach Oybin ist 12 km lang, die Strecke nach Jonsdorf ist (von Bertsdorf an gerechnet) rund 4 km lang. In Bertsdorf als gleichzeitig größter Unterwegs- und Abzweigbahnhof trennen sich die beiden Strecken.

Das Streckennetz hat eine große Bedeutung für den Fremdenverkehr. Im Freistaat Sachsen hat man frühzeitig die Zeichen der Zeit erkannt und die im Südosten unseres Landes noch vorhandenen Schmalspurbahnen in eine gesicherte Zukunft überführt. Seit 1994 wird das



im vergangenen Jahr hinnehmen, dass sich unser Aktionsradius auch ungewollt stark einschränken kann. So bleiben wir diesmal im Lande und begeben uns in den äußersten Südosten unseres Landes,

Streckennetz von der SOEG (Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft) betrieben. Ein lokales EVU mit einem starken Bezug auf die Region, was sich in der Strecke, den Fahrzeugen und vor allem auch dem Personal niederschlägt.

nach Sachsen. Genauer gesagt nach Zittau, der Stadt im Dreiländereck von Deutschland, Tschechien und Polen. Schon zu DDR-Zeiten war diese Region vom Rest der Welt etwas abgeschnitten, so ist es auch bis heute geblieben.

Was aber nicht heißt, dass es hier nicht Interessantes zu entdecken gäbe. Für den Autor war es der Ausgangspunkt eines Roadtrips entlang der B 96, der ehemaligen F 96, der längsten Fernverkehrsstraße der DDR. Und eisenbahntechnisch ist Zittau der Ausgangspunkt der Zittauer Schmalspurbahn, Teil der Dampfbahnroute Sachsen. Mit der Spurweite von 750 mm handelt es sich um eine eher außergewöhnlichere Spurweite. Das

Im Bahnhof Zittau geht es also los. Dort befindet sich auch das Betriebswerk der Bahn. Um den Bahnhof der Bahn erreichen zu können, muss die SOEG den Vorplatz den DB-Bahnhofs Zittau überqueren. Auf dem Weg zum Bahnhof passiert man das ehemalige Robur-Werk, Relikt der Industriekultur mit moridem Charme im Original. Der Bahnhof der Schmalspurbahn hat



sich seit der Wende aus der betrieblichen Sicht wenig verändert. Heute präsentiert sich alles zeitgemäß mit einem modernen großem DB-Bahnhofsgebäude (welches heute für die bestehenden Verkehrsbedürfnisse reichlich überdimensioniert wirkt), einem vorgelagerten Busbahnhof und dem Bahnhof der Zittauer Schmalspurbahn.

Die Strecke verläuft zunächst im Bereich der Stadt Zittau, verlässt dann nach der Station Zittau Vorstadt das Gebiet der Stadt Zittau. Zwei Bahnhöfe in der Gemeinde Olbersdorf führen dann schließlich auf die Gemarkung Bertsdorf. Von dort geht es weiter in Richtung Oybin. Nachdem das Stadtgebiet Zittaus verlassen wurde, verändert sich

Schmalspurbahn eingesetzt. Heute wird der Großteil des Betriebes mit den Einheitslokomotiven abgewickelt, lediglich eine Neubaulok, die 99 787, ist seit 1993 in Zittau stationiert. Aufsehen erregte auch der ab 1991 erfolgte Umbau der Dampflokomotiven auf Ölhauptfeuerung. Im Gegensatz zu anderen Dampflokomotiven wurden die Zittauer Schmalspurlokomotiven nicht mit Schwer-, sondern mit Leichtöl betrieben. Da sich die Leichtölfeuerung nicht bewährte,



wurden mittlerweile alle Maschinen auf Kohlefeuerung zurückgebaut. Bei den Waggons handelt es sich um Einheitspersonenwagen der DR, die sich in einem hervorragenden Restaurierungszustand befinden. Die Strecke windet sich in einem immer enger werdenden Tal in Richtung Oybin hinauf. Der Endbahnhof Oybin ist eher unspektakulär ohne relevante betriebliche Anlagen. Spektakulär ist der Ausblick vom Bahnhof auf die Burg und das Kloster Oybin. Die



das Gelände zusehends. Die Landschaft wird gebirgiger, das Tal enger. Der Bahnbetrieb wird weitgehend mit Dampftraktion durchgeführt.

Anfangs wurde der Betrieb der Bahn mit Hilfe der sächsischen Gattung IV K durchgeführt. Nach 1945 wurden die Lokomotiven der Baureihen 99.73-76 auf dem Streckennetz der Zittauer

Fahrt mit der Zittauer Schmalspurbahn ist wie eine Reise in eine vergangene Zeit, ohne moderne Technik, ohne digitalen "Schnickschnack". Die Bahnhöfe und Anlagen befinden sich in einem hervorragendem Zustand. Die Züge der SOEG sind Teil des öffentlichen Personennahverkehrs. Ein moderner Betrieb mit modernen Betriebsabläufen, der aber museal anmutet. Mit eher musealen Fahrzeiten scheint die Konkurrenzfähigkeit mit modernem öffentlichem Nahverkehr subjektiv weniger gegeben zu sein. Das ist aber sicher auch nicht das primäre Ziel. Die Zittauer Schmalspurbahn macht ihrer Historie als Teil der Dampfbahnroute Sachsen alle Ehre. Die Bahn ist allemal eine Reise wert.



Museumsbahn Termine

Ein wichtiger Hinweis in eigener Sache:

Wir planen selbstverständlich schon für die neue Saison 2021. Und hoffen dabei, dass die Fahrten auch verlässlich werden stattfinden können. Wo immer es reelle Möglichkeiten der Durchführung gibt, werden wir diese prüfen und die Veranstaltungen im Positivfall auch stattfinden lassen. Es kann aufgrund der behördlichen Vorgaben leider auch in diesem Jahr vorkommen, dass Veranstaltungen auch kurzfristig nicht durchgeführt werden dürfen. Wir werden Sie jedoch in jedem Fall über unsere Internetseite informieren oder die Gäste der im Voraus gebuchten Fahrten direkt kontaktieren. Theaterzugfahrten werden wir auf andere Termine verschieben. Aber hoffen wir mal das Beste!

Beachtet bitte immer unsere
aktuellen Hinweise zur
Durchführung der Fahrten!

ZUGLUFT 2021

Alle geplanten Veranstaltungen, die Künstler und deren Programme finden Sie auf unserer Internetseite unter Fahrten -> ZUGLUFT



Vogelzugfahrten 2021

Der Wetterauer Vogelzug ist inzwischen zu einer festen Institution geworden. Wir möchten im kommenden Jahr die Fahrten wieder stattfinden lassen. Die Fahrten starten um 9.00 Uhr in Bad Nauheim-Nord, weitere Informationen finden Sie auf unserer Vereinswebseite. Die Termine:

- Sonntag, 25. April 2021
- Sonntag, 9. Mai 2021
- Sonntag, 23. Mai 2021

*Die Durchführbarkeit der Fahrten ist unter
den aktuellen Bedingungen offen. Alle
Fahrkarten behalten ihre Gültigkeit.*

Zu guter Letzt...

Ungeachtet der aktuell offenen Rahmenbedingungen, auf die wir keinen Einfluss haben, arbeiten wir emsig weiter daran, unsere kleine Bahn in der Zukunft wieder als Museumsbahn bestehen zu lassen. Es gibt sehr viel zu tun an dieser Stelle.

Es gibt hier Arbeiten, die relevant für den Betrieb und die Sicherheit sind. Über diese muss an dieser Stelle sicher nicht diskutiert werden. Aber wir möchten weitergehend entlang unserer Strecke Instandsetzungen vorantreiben. Die so genannten "BÜ-Häuschen" an den automatisch gesicherten Bahnübergängen sind immer wieder Ziel von "Graffiti-Künstlern". Das möchten wir ändern, lasst Euch überraschen.

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

www.eure-erlebnisbahn-in-der-wetterau.de

Vorsitzender: Stefan John

Konzeption und Realisation:

Jörg Theopold

Fotos und Mitarbeit: Stefan John,

Jörg Theopold, Tristan Gurb, Niklas

Lederer, Yannik Steinle, fotolia,

Shotshop.com



Die EFW auf Facebook:

www.facebook.com/

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

