

Bahnhof Bad Nauheim-Nord

Ausgabe 32
1 / 2022

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

Fahrzeuge

Aufarbeitung der Dampflok
"Friedrich Karl"

Verein

Herausfordernde Zeiten

Strecke

Viel zu tun...



Editorial



Liebe EFW-Freunde,
nach etwas längerer
Zeit melden wir uns
einmal wieder auf
"diesem Kanal", vor
Ihnen liegt die neue
Ausgabe unseres Mit-
gliedermagazins. Die
Zeiten sind wahrlich

turbulent, aber wem sage ich das?! So
lagen die Prioritäten in den vergangenen
Monaten doch auf ganz anderen Themen.
Es sind große Herausforderungen für
einen relativ kleinen Verein. Es sind
Projekte, die wir angefangen haben, als
sich niemand ausmalen konnte, was das
Wort "Pandemie" für unser aller Leben
bedeuten könnte.

Seit 2020 fahren wir mit "angezogener
Handbremse" (und wer glaubt, wir wür-
den in nennenswerter Weise staatliche
Unterstützung erhalten, der irrt) und
versuchen, die relevanten Themen trotz-
dem am Leben zu erhalten.

Das ist uns bisher gelungen, dadurch
dass uns viele Gäste die Treue gehalten

haben und mit uns gefahren sind,
dadurch dass Sie, unsere Förder-
mitglieder uns monetär unterstützt haben
-vielen Dank dafür- und durch den
unermüdlichen Idealismus unserer
aktiven Mitglieder. Ohne das ehren-
amtliche Engagement könnten wir nicht
über die vielen Aktivitäten und Projekte
berichten. Auch dafür ein besonderer
Dank.

Die Dampflok, die Übernahme der
Strecke und die Erweiterung der Fahr-
zeughalle sind Projekte, die doku-
mentieren, dass wir auch in der Zukunft
unsere Sache voranbringen möchten.
Hier bauen wir auf alle Unterstützer,
insbesondere die Aufarbeitung der
Dampflok ist ein sehr großer Posten,
jeder kann helfen.

Besuchen Sie uns, wir freuen uns auf
interessante Gespräche, bis bald Ihr

Das besondere Bild



Kenner werden es schon
erkannt haben, es handelt sich
um die V 116 der BLE, im
Bahnhof Butzbach wartet sie in
den 80er Jahren im Bahnhof
Butzbach. Die Lok wurde 1962
unter der Fabriknummer 29802
bei Henschel in Kassel gebaut
und zunächst an die Kleinbahn
Kassel-Naumburg ausgeliefert.
1977 kam sie dann zur BLE, wo
sie bis zum Verkauf nach Italien
in 2000 blieb. Die Lok ist ein
wahres Kraftpaket, ein 1.100
PS-Motor bringt die 70 t Gewicht
auf immerhin 60 km/h.



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, Stefan Renker, Paul

Wallesch, Uwe Reukauf, fotolia,

Shotshop.com



Die EFW auf Facebook:

www.facebook.com/

EisenbahnfreundeWetterau



Einsteigen bitte!

Termine rund um die EFW

Beachtet bitte immer unsere aktuellen Hinweise zur Durchführung der Fahrten!

Museumszugfahrten



Die Museumszugfahrten können wieder wie geplant stattfinden, derzeit nur mit Diesellok. **Von April bis Oktober jeden ersten und dritten Sonntag im Monat.** Beachten Sie auch unsere Angebote zum BurgZug! Den Fahrplan und die Fahrtage finden Sie auf unsere Internetseite.

Rosenfest 2022



Unser Rosenexpress fährt am **17. Juli** von Bad Nauheim und Rockenberg nach Steinfurth. Es gelten ein besonderer Fahrplan und spezielle Tarife. Der Museumszug verkehrt nicht. Mehr auf unserer Internetseite.

ZUGLUFT 2022



Der Theaterzug fährt auch seit dem letzten Jahr -weitgehend mit "angezogener Handbremse"-wieder. Wir bemühen uns darum, die geplanten Vorstellungen stattfinden zu lassen. Änderungen können sich kurzfristig ergeben. Bitte schauen Sie immer aktuell auf unserer Internetseite nach.

Ausblick Nikolaus 2022 und Neujahr 2023



Schon jetzt möchten wir auf unsere Nikolausfahrten hinweisen: am ersten Adventswochenende genießen Sie die Zugfahrt in vorweihnachtlicher Atmosphäre. **Am 26. und 27. November 2022.**

Das neue Jahr 2023 lässt sich trefflich auf unserer **Neujahrsfahrt am 1. Januar 2023** beginnen. Es gilt jeweils ein Sonderfahrplan, den wir rechtzeitig veröffentlichen.

➔ www.ef-wetterau.de

Ein wichtiger Hinweis in eigener Sache:

Alle Termine basieren darauf, dass die Durchführbarkeit zum Redaktionsschluss gewährleistet ist. Trotzdem können sich die Bedingungen auch kurzfristig ändern. Schauen Sie bei Bedarf also bitte immer auf unserer Internetseite nach. Dort veröffentlichen wir stets aktuell die Bedingungen, unter denen unsere Fahrten stattfinden können.



Strecke Gleisjoche aus Allendorf

Wir befinden uns zeitlich gesehen noch im zweiten Lockdown im Frühjahr 2021. Im Bahnhof Allendorf (Lumda) wurden uns Gleise angeboten, die dort als

Maß ist, welches auf einen Sattelzug verladen werden kann.

Teilweise war das Gleis auf-

grund der langen Nichtbenutzung stark verschlammmt und musste erst einmal ausgegraben werden. Das erfolgt per Hand durch uns und mit Hilfe eines Minibaggers...aber letztlich auch durch die Zugkraft des Krans. Befreit von Schotter, Erde und anderen "Anhaftungen", die bei der Fahrt auf der Autobahn unangenehm werden können, wurden die Joche verladen und zum neuen Standort in Bad Nauheim am Taubenbaum transportiert. Dort werden wir den südlichen Anstieg zum Steinfurter Berg komplett neu errichten und die Joche verlegen. Das ist eine sehr



Nebengleis ausgelegt, nicht mehr benötigt werden. Das Nebengleis befindet sich auf Privatgrundstück und wird auch bei einer möglichen Reaktivierung an dieser Stelle höchstwahrscheinlich nicht mehr benötigt. So entstand die Frage, ob wir Verwendung dafür haben. Selbstverständlich haben wir. Es handelt sich um ca. 200 Meter Gleis des Profils S 49 auf Betonschwellen, welches an dieser Stelle erst 1980 erneuert wurde (seinerzeit aus militärstrategischen Gründen).

Die Formalitäten waren geklärt, aber vor allem war logistisch eine Menge zu erledigen. In Allendorf waren zwei Autokräne der Firma Burgard stationiert, in Bad Nauheim ein Autokran. Zwei LKWs besorgten den Transport des Materials in die Wetterau. Stefan hat im Vorfeld die Schienen in "handliche" 15-Meter-Stücke geteilt, da dies das



große Herausforderung. Die Prioritäten müssen wir mitunter sehr stringent setzen, so dass die Joche derzeit noch neben dem Streckengleis liegen. Denn -glücklicherweise- benötigen wir unser Streckengleis derzeit für die regelmäßigen Zugfahrten.

Aber im Sinne einer kontinuierlichen Erhaltung der Strecke werden wir dort relativ sicher demnächst dort tätig werden.

Übrigens, seit Jahren gibt es Bemühungen, die Lumdatabahn zu reaktivieren, hier gibt es dazu Infos: ➡ www.lumdatalbahn.de



Fahrzeuge Arbeiten an der V 36

Seit einiger Zeit beschäftigt uns eine weitere kostspielige Aufgabe. Die Aufarbeitung der V 36 als ein historisches Zugpferd unseres Museumsbahnverkehrs und sie "feiert" in diesem Jahr ihren 80. Geburtstag, wurde sie doch 1942 in Berlin bei Borsig gebaut. Eigentlich haben wir uns gewünscht, dass die Lok schon längst wieder im Einsatz ist. Die Instandsetzung der Zylinderköpfe ist bereits im Gange und eine Reparatur ist möglich. Das ist schon einmal eine gute Nachricht. Es ist aber noch mehr zu erledigen, die Einspritzanlage muss überarbeitet werden, sowie die Anlassflaschen müssen einer Überprüfung auf Druckdichte unterzogen werden.

Manchmal ist leider wesentlich mehr zu reparieren als ursprünglich gedacht. Wie beim Auto auch, stellt man das mitunter erst dann fest, wenn Bauteile entfernt sind und der Blick eben hinter diese Bauteile frei wird. So rechnen wir mit Kosten in Höhe von ca. 25.000 Euro (geschätzt). Eine weitere Herausforderung, die mit deutlich

reduzierten Einnahmen gestemmt werden muss. Darum dauert Vieles bei uns derzeit leider etwas länger als geplant. Wann die Lokomotive wieder fahren wird, können wir momentan noch nicht absehen. **Aber Sie können die Reparatur beschleunigen, in dem Sie spenden. Entweder direkt auf eines unserer Konten (Stichwort "V 36") oder über unsere Projektseite auf www.betterplace.org.**



Strecke Fernsprekbude in Münzenberg

Was eine Fernsprekbude ist, das ist sehr gut auf den Bildern zu erkennen. Diese Art "Telefonzellen" waren bis in die 1980er Jahre weit verbreitet, in den kleinen Wellblechbuden befanden sich tatsächlich Telefone, die es ermöglichten, z.B. mit der nächsten Fahrdienstleitung oder dem nächsten

Bahnhof Kontakt aufzunehmen. Bei der DB sind sie überflüssig und so haben wir ein paar Exemplare übernehmen können. Eine Fernsprekbude steht seit Ende 2021 im Bahnhof Münzenberg. Zum Telefonieren brauchen wir das Gebäude

nicht mehr. Der Kontakt erfolgt bei Bedarf längst über Mobiltelefon. In Münzenberg verfügen wir über große Flächen, die einer stetigen Pflege bedürfen. So ist der Plan, dort einige Geräte zur Pflege des Areals unterzubringen. Im Vorfeld haben wir ein Fundament aus

Kellersteinen an der gewünschten Stelle errichtet, die Bude wurde mit einem neuen Rahmen an der Unterseite versehen, damit eine Befestigung des Rahmens auf dem Fundament möglich wird. Am Ende haben wir die Bude -das Metall war schon etwas in die Jahre gekommen- neu gestrichen. Ein sehr nützlicher und praktischer kleiner "Hingucker" im Bahnhof Münzenberg wie wir finden, das andere Bild zeigt eine Bude am Clubheim in Bad Nauheim.



Strecke Erneuerung Bahnübergänge



Was steckt denn hinter dieser Überschrift? Nun, primär handelt es sich dabei um Gleisbau. Die Bahnübergänge sind verhältnismäßig anfällig für Korrosion und Verschleiß.

Das liegt darin begründet, dass diese nicht selten dort platziert sind, wo Straßen und Wege abschüssig laufen. Das bedeutet, dass Wasser und auch Schlamm bei Regen in das Gleis laufen und



Zwecke sind sie sehr gut geeignet und halten lange....sehr lange. Wo sinnvoll und mög-

lich, verbauen wir auch Schienenprofile vom Typ S 49 (deutlich stärker als das bisher verwendete Profil), auch altbrauchbar.

Die zweite Baustelle befindet sich in Fahrtrichtung Rockenberg hinter dem Bahnhof Steinfurth kurz vor der Kläranlage. Auch hier haben wir das Gleis komplett entfernt und mit Betonschwellen ersetzt und darauf Schienenprofile vom Typ S 49 verschraubt. Den Übergang für Straßenfahrzeuge haben wir zunächst mit Holzbohlen hergestellt. Wir

planen, hier eine Befestigung mittels Beton herzustellen. Ungeachtet dessen sind beide Bahnübergänge wieder vollständig



befahrbar. Ein weiteres Projekt wartet jedoch noch auf uns, die Schwellen liegen schon aus. Kurz hinter der Ausfahrt aus dem Steinfurth Wald erneuern wir demnächst auch noch Schienen und

Schwellen. Die Betonschwellen haben wir schon einmal ausgelegt. Der Rest folgt, wie das aussieht, lässt sich aus den Bildern erkennen.



die Feuchtigkeit dort bestehen bleibt. Da unsere Strecke fast komplett auf Holzschwellen errichtet ist, kann man sich vorstellen, dass dies mittelfristig dazu führt, dass die Schwellen vermodern und somit die Haltbarkeit nicht mehr gegeben ist. Anfang des Jahres 2022 haben wir uns genau vor diesem Hintergrund zwei Übergänge im Bereich Steinfurth "vorgenommen".

Der erste befindet sich noch am Steinfurth Berg vor der Einfahrt in den Bahnhof Steinfurth. Wie die Bilder zeigen, auf freiem Feld. Im Sinne einer nachhaltigen Instandsetzung nutzen wir bei größeren Maßnahmen zum Austausch nur noch altbrauchbare Betonschwellen ein. Diese erwerben wir von der DB. Für unsere



Verein Vorstand und Mitgliederversammlung(en)

Seit der Veröffentlichung der letzten Mitgliederzeitung haben wir zwei Mitgliederversammlungen abgehalten. Die Beschränkungen, die uns aufgrund der "Pandemie" auferlegt wurden, machten es nicht möglich, diese -wie eigentlich üblich- im ersten Quartal eines jeden Jahres durchzuführen. Wir fassen daher die Ereignisse der beiden Jahre einmal inhaltlich zusammen.

Die Zeiten sind für uns wahrlich herausfordernd, denn wer hätte jemals gedacht, dass unsere Geschäftsgrundlage quasi von heute auf morgen keine Gültigkeit mehr hatte. Regelzugfahrten, Sonderzüge, ZUGLUFT, der Wetterauer Vogelzug, alles war zunächst nicht mehr und nach "Lockerungen" nur sehr eingeschränkt möglich. Lediglich der Holzzugverkehr unterlag keinen Einschränkungen und bescherte uns wenigstens einige wenige Einnahmen. Herausfordernd für uns. Positiv entwickelte sich die Mitgliederzahl (aktiv wie

passiv), wir danken Euch allen, die Ihr uns aktuell und in der Zukunft unterstützen möchtet.

Die Finanzlage kann vor diesem Hintergrund als "befriedigend" eingeschätzt werden. Unsere großen Projekte hätten wir in Kenntnis der bevorstehenden Ereignisse sicherlich noch einmal einer kritischen Prüfung unterzogen und ggfs. verschoben. Wenn wir alle zusammenhalten -da sind wir uns sicher- schaffen wir es aber ganz sicher, die Herausforderungen zu meistern. Eine zweite "Pandemie" sollte dann aber nicht ausgerufen werden...

Im Jahr 2021 fand die Neuwahl des Vorstands statt. Tristan Gurb (2. Vorsitzender) und Phillip Schmidt (1. Beisitzer) standen nicht mehr zur Wahl. Tristan und Phillip, vielen Dank für Euer Engagement und Euren Einsatz! Neu im Vorstand sind nun Paul Wallesch als 2. Vorsitzender und Jörg Theopold als 1. Beisitzer.



Der seit Oktober 2021 amtierende Vorstand (v.l.n.r.): 1. Vorsitzender Stefan John, 2. Vorsitzender Paul Wallesch, 1. Beisitzer Jörg Theopold, Kassierer Manfred Göbel, 2. Beisitzer Heinrich Cloes

In 2022 wurden die Kassenprüfer neu gewählt. Stefan Geppert hat sich nicht erneut zur Wahl gestellt. Stefan, Dir auch ein Dank für Deinen Einsatz. Als Kassenprüfer wurde Dieter Bititelli wiedergewählt und neu Philipp Wöll von der Mitgliederversammlung benannt. Danke für Eure Bereitschaft und viel Erfolg dabei, unsere gemeinsame Sache zu unterstützen.

Verein Neue Mitglieder

Unsere Mitgliederzahlen haben sich erfreulicherweise weiter sehr positiv entwickelt. Wir konnten im Kreis der Fördermitglieder in 2021 **Dominik Ziegler, Manuel Tschenschner, Marco Heyde und Marlon Mundt** begrüßen, in 2022 **Kathrin Göpfert-Grüning, Lutz Brinkmann und Tyler Boyer** begrüßen.

Den Kreis unserer aktiven Mitglieder haben **Dominik Kühne, Stefan Renker und Mika Bremme** verstärkt. Danke für Eure Unterstützung und herzlich willkommen. Natürlich suchen wir immer weiter aktive und passive Unterstützung in Form von neuen Mitgliedern. Sprecht uns an oder schaut selbst auf unseren Internetseiten nach.



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



Wir brennen für Dampfloks!



Unser „Zugpferd“ und Sympathieträger, die Dampfloks „Friedrich Karl“ muss repariert werden. Gebaut im Jahr 1904 bei Henschel in Kassel ist die Lokomotive eine der ältesten betriebsfähigen Dampflokomotiven in Deutschland und Europas. Die Lok ist nicht nur aufgrund ihrer Herkunft eine echte Hessin, sondern auch aufgrund ihres ursprünglichen Einsatzgebietes, der Marburger Kreisbahn zwischen Marburg und Dreihausen!

Seit 2009 befindet sich die Lok in unserem Eigentum. Ein weiterer Betrieb der Maschine ist aufgrund sicherheitstechnischer Anforderungen nur nach umfangreichen Arbeiten möglich.

Wir möchten diese alte Technik lebendig erhalten. Die alte Technik verdeutlicht, welche Mühen (für das Betriebspersonal) mit der Mobilität vor über 100 Jahren verbunden waren. So hat die Fahrt mit dem Museumszug gerade auch für die jungen Fahrgäste auch einen Lerninhalt im Sinne der „Erfahrung“ des Lebens der Vorfahren.

Neben der ehrenamtlichen Arbeit in der Werkstatt, bei der Aufarbeitung von "Friedrich Karl" benötigen wir für die Arbeiten, die wir nicht im Verein erledigen können, Eure finanzielle Unterstützung, die der Museumszugbetrieb auch ohne die Einschränkungen der "Corona-Pandemie" nur äusserst schwer aufbringen könnte.

Mehr erfahrt Ihr hier: www.eure-erlebnisbahn-in-der-wetterau.de



Ihr etwa nicht?

Jetzt gilt's, wir bauen auf Euch!



Ihr könnt direkt auf eins unserer Vereinskontoen spenden, Stichwort "Aufarbeitung Dampflokk":

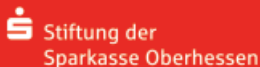
Sparkasse Oberhessen
IBAN DE07 5185 0079 0030 0069 92
SWIFT-BIC HELADEF1FRI

...oder über
betterplace.org

Volksbank Mittelhessen e.G.
IBAN DE17 5139 0000 0081 4720 09
SWIFT-BIC VBMHDE5F



Wir danken allen privaten und Unternehmens Spendern.



Fahrzeuge Rollout Spantenwagen



"Rollout" ein neudeutscher Begriff, der bei besonderen Ereignissen bei der Deutsche Bahn AG gang und gäbe ist. Wir haben uns Ende des vergangenen Jahres 2021 dieser Terminologie angeschlossen und nennen den ersten Einsatz des Bt (Spantenwagen) nach langer Aufarbeitungszeit einfach "Rollout". Das Fahrzeug rollte aus unserer Halle und wir haben den Waggon in den Zugverband eingereiht.

Bereits in den verganenen Ausgaben haben wir über die anstehenden Arbeiten berichtet und aus Anlass der Nikolausfahrten haben wir den Waggon zum ersten Mal eingesetzt. Nun, so ganz fertig war das Fahrzeug leider noch nicht. Aber für die Nikolausfahrten benötigen wir immer sehr viele Plätze....und in Zeiten der "Pandemie" noch ein paar Plätze mehr, um die Abstände einhalten zu können. Wir haben es die Wochenenden vorher wieder einmal knapp geschafft, das Fahrzeug einsetzen zu können. Der Einbau der Sitzbänke war eine der letzten Aufgaben. Vorher wurden teilweise die Innenverkleidungen der Außenwände mit neuer Presspappe verkleidet. Danach konnten die Sitzbänke eingebaut werden. Das war's dann auch schon für die Nutzung des Waggons für die Fahrten der Nikolauszüge.

Außerlich sieht der Waggon super aus, in den vergangenen Wochen haben wir die restlichen Arbeiten noch erledigt. Die Fertigstellung kleinerer Arbeiten an der Optik und die Inbetriebnahme der Elektrik inklusive der Standheizung gehören dazu. Sehr viel Arbeit für eines unserer "Corona-Projekte", aber da nun unsere Fahrten wieder planmäßig stattfinden können, benötigen wir grundsätzlich jedes Fahrzeug im Zug. Und das nächste Projekt wartet schon. der zweite blau-beige Spantenwagen (Bt) freut sich ebenfalls auf seine Aufarbeitung, die sicher bald folgen wird.



Infrastruktur Hallenerweiterung

Ein weiteres Großprojekt, welches zunächst im Hintergrund gereift und zur Umsetzung gebracht wurde, ist die Erweiterung unserer Fahrzeughalle.



Momentan ist die Halle für vier Fahrzeuge ausgelegt, was bedeutet, dass vor allem bei der Instandsetzung von Waggons immer ein Teil der Triebfahrzeuge im Freien stehen müssen. Dabei verbessert sich der Zustand der Fahrzeuge nicht. Daraus entstand die Idee, ob es nicht möglich wäre, den verfügbaren Hallenplatz in Bad Nauheim zu erweitern. Bereits in 2019 wurden dazu erste Ideen generiert und erste Beschlüsse gefasst. Es sollte eigentlich bald losgehen. Aber dann...

Die Formalien (Bauherren kennen das) zogen sich dann doch länger als erwartet hin. Die Bauarbeiten begannen dann Ende 2021, wo wir in geringem Umfang die Eigenleistungen erbracht haben. Dies beschränkte sich vor allem auf die Vorbereitung des Baugrundes und Ausba-

gern für die Fundamente. Ab Februar wurde das Fundament erstellt und im Anschluss die Halle in einer der ursprünglichen Halle angelehnten Bauweise errichtet wurde.

Die Bilder geben einen kleinen Eindruck. Fertig ist der Anbau freilich noch nicht. Die Tore der Halle werden noch an die neue Außenkante des Gebäudes versetzt, so dass der neue Raum auch komplett abgeschlossen ist.

Wenn alles fertig gestellt ist, werden wir insgesamt 6 Stellplätze für Triebfahrzeuge und Waggons haben, was es uns ermöglicht, unsere Arbeiten an den Fahrzeugen sehr viel flexibler durchzuführen. Eine Besonderheit ist auch noch vorgesehen. Es ist vorgesehen, künftig auch

einen Kran mittels Laufkatze einzusetzen. Nicht sofort, aber die Konstruktion und die Statik des Gebäudes sehen diese Option bereits vor.



Der Anbau ist insgesamt 12 Meter lang, ca. 19 Meter breit, umfasst 2 Hallengleise und überdacht auch die vorhandenen Umfahrgleise zur Abstellanlage des Museumszuges (siehe Foto).



Museumsbahn BurgZug reloaded

Im Jahr 2019 ging unser neues Angebot an den Start: der BurgZug. In Kooperation mit der Staatliche Schlösser und Gärten Hessen haben wir



unseren Gästen eine vergünstigte Karte für die Zugfahrt, den Eintritt und auf Wunsch auch für die Burgführung angeboten. Dieses Angebot wurde bereits im ersten Jahr sehr gut angenommen. Und dann kam...naja, Sie wissen schon. Es war in den Jahren 2020 und 2021 schlicht nicht möglich, das Angebot aufrecht zu erhalten. Zu unsicher und restriktiv waren die Beschränkungen, es gab weder für uns als Anbieter noch für unsere Gäste Planungssicherheit.



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

Verein Partnerprogramm der Sparkasse Oberhessen

Seit vielen Jahren bietet die Sparkasse Oberhessen den Vereinen aus unserer Region das Partnerprogramm an und seit ebenso vielen Jahren beteiligen wir uns daran. So war es auch in 2021. Mit einem kleinen Betrag erhielten wir eine Zuwendung, mit der man zwar keine Berge versetzen kann, die aber trotzdem einen kleinen Beitrag zur Deckung unserer Kosten leistet. Gerade in diesen Zeiten, wo unsere Einnahmen

Aber in diesem Jahr legen wir dieses Angebot wieder auf. Etwas modifiziert und um ein besonders attraktives "Produkt" erweitert.

Nun gibt es drei verschiedene Varianten unseres BurgZugs:

- **Das Doppel-Denkmal-Ticket** (umfasst die Zugfahrt und den Eintritt in die Burg)
- **Das Wetterauer-Tintenfass-Ticket** (umfasst die Zugfahrt, den Eintritt in die Burg, sowie eine Burgführung)
- **Das Burg-Express-Ticket** (umfasst die Zugfahrt, den Eintritt in die Burg, eine Stadt- und Burgführung und einen Shuttleservice vom Bahnhof in die Altstadt und zurück)

Die normalen Karten können an jedem Fahrtag gelöst werden, das Burg-Express-Ticket nur am zweiten Fahrtag im Monat bis einschließlich im September. Die Preise können Sie unserer Internetseite entnehmen. Die Karten sind auch im Vorverkauf über unsere Homepage erhältlich. Fragen Sie uns gerne nach den weiteren Details und Bedingungen. Wir freuen uns, dass wir hier zusammen mit unseren Partnern aus der Region den begonnenen Weg fortsetzen und nun wieder auf die Erfolgsspur einbiegen.

Wir in der Wetterau - wir für die Wetterau!

➡ www.ef-wetterau.de

➡ www.schloesser-hessen.de



wahrlich nicht gerade sprudeln. Wir danken dafür ganz herzlich und freuen uns, wenn wir auch in Zukunft diese Unterstützung wie viele andere Vereine aus der Region erhalten. Wie es immer im Leben ist, nur gemeinsam kommen wir weiter und wir sollten in der Region zusammenhalten.

 **Sparkasse
Oberhessen**

Wir in der Wetterau - wir für die Wetterau!



Infrastruktur Streckenübernahme

Es war vor einem knappen Jahr, als plötzlich die Schlagzeilen im Hessischen Rundfunk von einer Nachricht dominiert wurden. Die Strecke der Butzbach-Licher-Eisenbahn wird an uns verkauft.

Selbstverständlich war dies für Insider keine wirklich neue Nachricht, denn wir haben uns seit Jahren darum bemüht, auch die Infrastruktur unserer Strecke zu übernehmen. Den Anfang haben wir 2018 gemacht, als wir das Areal des Endbahnhof in Münzenberg von der Hessischen Landesbahn und weitere Flächen von der Stadt Münzenberg übernommen haben. Aber das war erst der Anfang, denn mit dem Grundstück des Endbahnhofs ist -isoliert betrachtet- nicht so viel anzufangen.

Im Laufe des Jahres 2019 zechnete sich dann eine Einigung mit der Hessischen Landesbahn ab. Zweifelsohne ist der Kauf einer Bahnstrecke deutlich komplizierter als der Kauf eines Baugrundstücks. Baurechtlich gibt es eine Menge zu beachten und die "Liegenschaft" erstreckt sich immerhin über das Gebiet von 5 Gemeinden und 2 Landkreisen. 20 Kilometer Strecke mit sieben Bahnhöfen, dutzenden Bahnübergängen, davon 6 technisch gesichert, 5 größere Brücken, diverse kleine Brücken und Durchlässe. Und Einiges mehr. Klingt nach sehr viel Arbeit. Ist es auch.

Die Übernahme der Bahnstrecke ist ein wichtiger

strategischer Meilenstein, unseren Museumsbahnbetrieb langfristig zu sichern. Wir

haben nunmehr die volle Verantwortung für unsere eigene Infrastruktur.

Die Planungen und Investitionen die wir in die Anlagen tätigen, betrachten wir nun aus einer anderen Perspektive. Denn es dreht sich um unsere eigenen Anlagen. Faktisch ändert sich jedoch gar nicht so viel, denn das, was getan werden muss, tun wir weiterhin. Aber eben auf eigenem Grund und Boden.

Das Alles ist mit einem hohen finanziellen Risiko und großen organisatorischen Aufwänden verbunden. Das würde einen

eingetragenen Verein in seinen Strukturen überfordern.

Deswegen haben wir die Verwaltung der Infrastruktur in eine korrespondierende GmbH ausgelagert.

Die Eisenbahnfreunde Wetterau e.V. sind alleiniger Gesellschafter der GmbH. Dies dient nicht zuletzt dem Schutz des ideellen Teils unseres Vereins und vereinfacht die Einhaltung der regulatorischen Vorgaben an einen Eigentümer einer aktiven Eisenbahnstrecke. Die GmbH wird ebenfalls ausschließlich ehrenamtlich betrieben und überwacht. Eine sehr positive Entwicklung, die wir durch weniger positive Rahmenbedingungen flankiert gemeinsam umgesetzt haben.

Wir in der Wetterau - wir für die Wetterau!



Eisenbahnen weltweit

Aquaba Railway in Jordanien



Die weite Welt erkunden, ja, das geht momentan wieder. Hoffen wir, auch dauerhaft. Also nutzen wir die Gelegenheit, die Welt und ferne Länder zu erkunden. Diesmal geht es in den Nahen Osten, genauer gesagt nach Jordanien. Das Land besticht nicht gerade durch ein engmaschiges Schienennetz, ist der Staat, in dem sich über weite Teile Wüste befindet, außerhalb der Ballungszentren sehr dünn

zum Hafen.

Die Strecke ist insgesamt knapp 117 km lang -gemessen vom Anschluss an die Hedschasbahn in Aqaba al-Hidschaziyya- und ist in der außergewöhnlichen Spurweite von 1.050 mm errichtet, was natürlich dem Anschluss an das vorhandene jordanische Bahnnetz geschuldet ist. Die diversen entlang der Strecke befindlichen Phosphatgruben wurden über Anschlussgleise an das Streckengleis angeschlossen. Die Strecke wurde in den 1960er Jahren unter Mitwirkung der Deutschen Bundesbahn projektiert und anschließend realisiert. Die Finanzierung erfolgte als Entwicklungshilfeprojekt der Bundesregierung mit Hilfe eines langfristigen Darlehens der Kreditanstalt für Wiederaufbau. Im Oktober 1975 erfolgte die Eröffnung, dementsprechend sind die Fahrzeuge recht modern und die Anlagen in einem sehr guten Zustand. Die Sicherung erfolgt durchgängig über Lichtsignale.

Für den Betrieb der Bahn war die "Phosphat Railway Corporation" verantwortlich. Die Verwendung der Vergangenheitsform deutet darauf hin, dass es Veränderungen gegeben haben muss. So ist es leider auch. Seit 2018 ruht der Bahnbetrieb. Die Aquaba-Bahn endete im Hafen, denn dort wurden die Waggons entladen und das Phosphat auf die Schiffe umgeladen. Der Hafen von Aquaba war sehr beengt nahe am Stadtzentrum angesiedelt und bot keine Erweiterungsmöglichkeiten. Hafen und Hotelstrand befanden sich in



besiedelt. Mit ca. 10 Mio. Einwohnern verteilt auf einer Fläche, die ca. einem Viertel der Fläche Deutschlands entspricht, leben 115 Einwohner/km² (vgl. Deutschland 232 Einwohner/km²). Und das Hauptverkehrsmittel der Menschen ist das Auto, nicht die Bahn.

Aber auch dort gibt es interessante Bahnen zu entdecken, beispielsweise die so genannte Aquaba-bahn. Eine Bahnstrecke, die in Ergänzung zur Hedschasbahn gebaut wurde. Treiber des Baus war die Tatsache, dass Jordanien bis heute einer der bedeutendsten Phosphat-Produzenten ist. Die Vorkommen befinden sich östlich des Toten Meeres in der südlichen Hälfte des Landes. Also relativ weit entfernt vom nächsten Hafen. Der einzige Zugang zum Meer, den Jordanien hat, befindet sich ganz im Süden mit der Hafenstadt Aquaba am Roten Meer gelegen. Zweck des Bahnbaus war von Anfang an der Güterverkehr, also der Transport des Phosphats





und mit einer kalten Dampflok als "schmückendes" Beiwerk begleitet. Bei den Wagen handelt es sich um vierachsige Personenwagen aus der Gründerzeit der Hedschasbahn, teilweise wurden Güterwagen als offene "Cabriowaggons" umgebaut. Zumindest für den touristischen Verkehr könnte es auf dem Streckenabschnitt vom Bahnhof Wadi Rum

unmittelbarer Nachbarschaft. Seit einem Gebietstausch zwischen Saudi Arabien und Jordanien hat sich der Küstenabschnitt am Roten Meer, der auf Jordanien entfällt von 14 km auf 26 km vergrößert. Das hat auch zur Konsequenz, dass der Hafen nun verlegt wurde und die zentrumsnahen Anlagen des Hafens aufgegeben wurden. Damit auch leider die Bahnanlagen, diese sind inzwischen abgebaut, die freien Areale des alten Hafens sollen für städtebauliche Zwecke "weiterentwickelt" werden (so nennt man das heutzutage wohl). In der Konsequenz bedeutet das jedoch, dass der Transport des Phosphats ausschließlich per LKW abgewickelt wird. Der LKW-Verkehr auf der gut ausgebauten Nationalstraße Nr. 15 dokumentiert dies.

Es gibt wohl Bestrebungen, sogar eine normalspurige Strecke von Amman zu errichten, aber wir können ja gut ermesen, wie sich Großprojekte entwickeln können.

Neben dem Güterverkehr fahren auch touristische Züge durch das landschaftlich ungemein reizvolle Gebiet. Diese wurden von einer Diesellok bespannt

nach Aqaba (ca. 60 km) eine Zukunft geben. In Sachen Streckeninstandhaltung sind im Bahnhof Wadi Rum einige Aktivitäten zu erkennen. Ein Gleisdreieck für das Wenden der Dampflok hat man auch schon in den Wüstensand gebaut. Man wird sehen, wie sich diese Pläne weiterentwickeln.

Die Fotos sind auf dem Bahnhof Wadi Rum entstanden. Es gibt jedoch keinen gleichnamigen Ort, die Bezeichnung umfasst das gesamte Gebiet der gleichnamigen Wüste, der Bahnhof steht weitab von Wohnbebauung in der Wüste auf freier Fläche. Die dort abgestellten Fahrzeuge sind für Bahnfans sehr reizvoll und in einem relativ guten Zustand. Rost und Korrosion sind im trockenen Wüstenklima natürlich auch nicht ein allzu großes Problem. Fehlende Typenschilder lassen den Rückschluss auf die Herkunft der Fahrzeuge schwer erscheinen. Der abgebildete SKL stammt aus deutscher Produktion, die Diesellok deutet auf amerikanische Herkunft hin. Aber vielleicht weiß ja jemand aus unserer Leserschaft mehr?



Problem. Fehlende Typenschilder lassen den Rückschluss auf die Herkunft der Fahrzeuge schwer erscheinen. Der abgebildete SKL stammt aus deutscher Produktion, die Diesellok deutet auf amerikanische Herkunft hin. Aber vielleicht weiß ja jemand aus unserer Leserschaft mehr?



**Wir brennen für Dampflok
in der Wetterau...**

**Spendet jetzt!
Jeder Euro hilft.**



**Ihr doch auch?!
Informiert Euch hier:**

