

Eisenbahnen weltweit

Die Brücke am Kwai in Thailand

Thailand-Burma-Eisenbahn ist der inoffizielle Name der Eisenbahnverbindung, die die japanische Armee im Zweiten Weltkrieg von Juni 1942 bis Oktober 1943 zwischen dem damaligen Burma und Thailand von Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen bauen ließ. Andere im westlichen Sprachraum bekannte Namen für diese Strecke sind Burma Railway oder Thai-Burma Railway.

Die Bahnlinie verlief auf einer Länge von knapp 415 km von Thanbyuzayat im heutigen Myanmar bis zur Nong Pladuk Junction im Distrikt Ban Pong der Provinz (Changwat) Ratchaburi in Thailand. Davon liegen 111 km in Myanmar und die restlichen 304 km auf thailändischem Territorium. Die eingleisige Strecke wurde in der in Japan üblichen Spurweite 1067 mm (Kapspur) erstellt.



Von Bangkok aus verläuft die Strecke am Ostufer des Mae Klong bis zum Kwae Noi. Dort überquert sie den Mae Klong und zieht sich bis zu den Bergen am Ostufer des Kwae Noi hin. Die Berge des Ta-Now-Sri-Gebirges werden am Pass der drei Pagoden überwunden. Nun schlängelt sich die Strecke die Berghänge bis nach Thanbyuzayat hinab. Beim Bau waren die Flüsse eine große Hilfe, da sie eine gute Möglichkeit zur Versorgung der Baustrecke mit Nachschub an Material boten.

In Friedenszeiten war die Bauausführung an den hohen Kosten gescheitert. Doch jetzt standen den Japanern ca. 200.000 angeworbene asiatische Arbeiter und rund 65.000 alliierte Kriegsgefangene für den Einsatz zur Verfügung. Im Oktober 1943 trafen die beiden Strecken von der burmesischen und

thailändischen Seite bei Konkuita in Thailand aufeinander. Ab diesem Zeitpunkt war die Gesamtstrecke durchgängig befahrbar. Wegen der Bombenangriffe durch die Alliierten mussten jedoch wiederholt kleinere Teilstücke repariert werden. Nachdem die Alliierten die Brücken auf der Strecke zerstört hatten, wurde im Juni 1945 der Verkehr eingestellt. Damit konnte die Strecke die in sie gesetzten strategischen Erwartungen nicht mehr erfüllen, dafür aber zu Friedenszeiten der Bevölkerung als Verkehrsmittel dienen.

Die Reststrecke wurde auf die in Thailand übliche Meterspur umgebaut und in Etappen wieder in Betrieb genommen; 1949 der Abschnitt Non Pladuk –Kanchanaburi - also bis zur berühmten Brücke, 1952 der Abschnitt Kanchanaburi–Wang Pho und 1958 der Abschnitt von Wang Pho bis zur derzeitigen Endstation Nam Tok. Die 194 km lange Bahn dient heute vornehmlich dem Tourismus, es verkehren täglich zwei bis drei Züge zwischen Bangkok und Nam Tok, die Reisezeit beträgt etwa fünf Stunden.

Die Strecke und die Bahnhöfe befinden sich in einem ordentlichen Zustand, es werden moderne Dieselloks von BBC eingesetzt. Die Personenwagen entsprechen dabei jedoch nicht den europäischen Standards. Aber ein wenig Abenteuer darf ja schon sein. Der Zug fährt mit einer Geschwindigkeit von ca. 80 km/h über die 1.000-mm-Spur. Güterverkehr findet hier nicht mehr statt, nichts desto Trotz dient die Bahn auch heute noch im thailändischen Teil lokalen Verkehrsbedürfnissen der einheimischen Bevölkerung.



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



Ausgabe 1
August 2008



Bahnhof Bad Nauheim-Nord



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

Aktuell

Streckenabschnitt in Ober-Hörgern erneuert



Liebe Freunde der EFW,
liebe Leserinnen und Leser,

wir freuen uns, Ihnen die erste Ausgabe unseres neuen Mitglieder-magazins "Bahnhof Bad Nauheim-Nord" vorstellen zu können. Mehrmals im Jahr möchten wir Sie mit unserer neuen Zeitschrift über aktuelle Themen, Interessantes und Neuigkeiten rund um die Eisenbahnfreunde Wetterau informieren. Lokale Themen rund um die EFW sollen dabei ebenso zu Wort kommen, wie allgemein Wissenswertes über die Eisenbahn und die Technik. Hier stellen wir Ihnen diesmal unsere V 36, sowie unsere Gleisbaustelle in Ober-Hörgern vor. In der Rubrik "Eisenbahnen weltweit" schauen wir über unsere Grenzen. Diesmal geht es nach Thailand an die berühmte Brücke am Kwai. Vielleicht dürfen Sie sie ja auch einmal live erleben?!

Wir hoffen, dass Ihnen "Bad Nauheim-Nord" gefällt und freuen uns auf Ihre Meinung!

Auf bald, Ihr

Stefan John



von nur vier Tagen hat uns Einiges abverlangt (10 Stunden schwere körperliche Arbeit ist für normale "Büroarbeiter" sehr ungewohnt), aber



Alles, was mit Eisenbahn zu tun hat, ist im allgemeinen sehr langlebig. Nutzungszeiten von mehreren Jahrzehnten sind keine Seltenheit. Aber auch Eisenbahnmaterial muss irgendwann erneuert werden. Diese Erneuerung stand im Mai für einen ca. 60 Meter langen Streckenabschnitt zwischen Ober-Hörgern und Münzenberg an. 60 Meter Schiene zu auszutauschen hört sich auf den ersten Blick überschaubar an. Ein kleiner Blick hinter die Kulissen des Eisenbahnbaus zeigt jedoch, dass hier viel schwere Handarbeit gefragt war. Es wurden 180 alte Schwellen entfernt, 180 neue Schwellen eingefügt, das alte Gleis vollständig entfernt und gegen ein neues -gebrauchtes- Profil S49 ausgetauscht. Da auf diesem Abschnitt nicht nur der normale Museumsverkehr abgewickelt wird, sondern auch die schweren Holzzüge, ist hier das starke Profil sehr sinnvoll. Der enge Zeitplan

am Ende hat alles gut geklappt. Die Bilder geben einen kleinen Eindruck der Bauarbeiten wieder. Ein großer Dank an alle Helfer, die zum Gelingen beigetragen haben. Aber damit sind wir natürlich noch lange nicht fertig mit der Erneuerung, denn unmittelbar hinter der aktuellen Baustelle wartet schon der nächste 50 Meter lange Abschnitt, der ebenfalls neu verlegt werden muss...



Eisenbahnbetrieb

Der Holzverkehr zwischen Griedel und Münzenberg

Die EFW sind für Ihre Museumszüge durch die Wetterau auf der Strecke der ehemaligen Butzbach-Licher-Eisenbahn (heute abgelöst durch die Hessische Landesbahn) zwischen Bad Nauheim und Münzenberg bekannt. Seit einigen Jahren betreiben wir jedoch zu den Regelfahrten und den



Sonderfahrten im Personenverkehr einen immer weiter zunehmenden Güterverkehr mit unseren Holzzügen. Inzwischen verkehren zweimal wöchentlich die Züge zwischen Griedel und Münzenberg. Wie läuft nun eigentlich der Verkehr eines normalen Holz-zuges ab? Im Prinzip relativ einfach. Ein kompletter Zug besteht in der Regel aus 20 Wagen unterschiedlicher Gattungen. Diese Wagen erreichen am ersten Tag der Abwicklung über die Gleise der Deutsche Bahn AG den Übergabebahnhof in Butzbach. Dort werden sie von der Hessischen Landes-

bahn übernommen, die den Zug mit Hilfe ihrer Lok 831, einer ehemaligen Maschine der Hersfelder Kreisbahnen, bis nach Griedel bringt und dort in zwei Teilen an uns übergibt (jeweils ca. 10 Wagen). Die EFW bringen dann zunächst den ersten Teil des Leerzuges - bestehend aus 10 Wagen- nach Münzenberg, der Zug wird in Ober-Hörgern nochmals geteilt, erst werden fünf Wagen auf Gleis 1 gestellt, anschließend 5 Wagen nach Gleis 2 geschoben.

Am darauffolgenden Tag erfolgt die Bereitstellung der zweiten Hälfte des Leerzuges (die Beladung der Wagen erfolgt i.d.R. unmittelbar nach Bereitstellung der Waggons). Die Beladung der Güterwagen erfolgt durch LKWs, die das Holz direkt aus dem Wald zum Bahnhof bringen. Die Rückführung der beladenen Fahrzeuge erfolgt dann sukzessive nach Griedel, wo sie von der HLB übernommen werden. Ein Zug mit 10 Waggons umfasst rund 400 Tonnen, also viel zu tun für unsere Lokomotiven. Zuglok ist meistens unsere Krauss-Maffei ML 440 C, die für den schweren Arbeitseinsatz bestens geeignet ist. Aufgrund der Überarbeitung der KM ML 440 C sieht man derzeit in der Regel unsere "gute alte" V 36 im schweren Güterzugdienst. Die

Übernahme am Vortag erfolgt gegen 18.00 Uhr, die Übergabe am Fahrtag gegen 16.00 Uhr.



Wie intensiv dieser Holzverkehr ist, kann man an jedem Fahrtag sehr anschaulich in Münzenberg sehen, ist doch der gesamte Bahnsteigbereich dick mit Rinden übersät. Wir bemühen uns natürlich redlich, diese Unzulänglichkeiten für unsere Fahrgäste weitestgehend in Grenzen zu halten. Natürlich gibt es an der Strecke beim Holzzugverkehr immer interessante Fotomotive. Die aktuellen Termine finden Sie im Internet.

➔ www.efw-wetterau.de

Wußten Sie eigentlich....

...dass durch unseren umweltfreundlichen Holzverkehr die Straßen der Region um knapp 2.000 LKW-Fahrten pro Jahr entlastet werden?

Unser aktuelles Suchbild

Was ist auf diesem Foto abgebildet?

Die Eisenbahn hat eine Menge mit Technik zu tun. Unser Suchbild soll ein wenig Ihren detektivischen Spürsinn aktivieren. Unter den richtigen Einsendern verlosen wir in jeder Ausgabe jeweils einen Familiengutschein für die Fahrt mit den EFW, also viel Glück!

Erkennen Sie, was auf unserem Suchbild abgebildet ist? Ja?! Ein kleiner Tipp...wenn Sie bei Motoren forschen, liegen Sie nicht falsch! Kennen Sie die richtige Lösung?

Die Gewinner werden separat be-

nachrichtigt. Der Rechtsweg ist selbstverständlich ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der 15. Oktober 2008.

Schicken Sie die Lösung an

gewinnspiel@efw-wetterau.de

oder an unsere Postadresse

Eisenbahnfreunde Wetterau e.V.
Postfach 1212
61212 Bad Nauheim



Seite 2

Fahrzeuge der EFW

Die V 36 -die Stammlok für die Museumszüge-

Die Diesellokomotive EFW 2 ist eine Wehrmachtsdiesellokomotive des Typs WR 360 C 15 wurde am 28.03.1942



von der „Berliner Maschinenbau AG, vormals L. Schwarzkopf, Berlin“, mit der Fabriknummer 11458, an die „Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft

GmbH“ (Wifo) geliefert, die Wifo war das Bindeglied zwischen der Mineralölindustrie und der Wehrmacht. Der

Einsatz der Lokomotive erfolgte als „Wifo 31“ im Tanklager Schäferhof (Tarnname Kuhberg) bei Nienburg an der Weser. Bei Kriegsende 1945 wurde die Maschine durch die britische Rhein-armee

beschlagnahmt und dem „Royal Corps Of Transport“ (RCT) mit der Nummer „RCT 11458“ eingereicht und erhielt ihren dunkel-blauen Anstrich mit den so genannten gelben „Go-faster“ Streifen. 1949 / 50 erfolgte im Auftrag der Briten eine Modernisierung (Analog den V36.2

der DB) der Maschine, sie erhielt unter anderem Kühlerjalousien, 700 l – Tanks und rutschsichere Umlaufbleche. Nach verschiedenen Stationen gelangte sie von dort zur Zuckerfabrik Friedberg. Bis 1984 blieb die Maschine als Reservemaschine für Verladendienste in Friedberg hinterstellt, dann erfolgte im Jahre 1985 die Stiftung der Maschine an unseren Verein. Natürlich haben wir sie gründlich aufgearbeitet und halten sie permanent in Schuß. Erst 2006 wurden die Räder komplett überdreht. Die Maschine leistet uns bis heute treue und zuverlässige Dienste und ist die Stammlok unserer Museumszüge (jedenfalls bis die Dampflok aus Krefeld zurückkehrt und eingesetzt werden kann). Weitere Informationen gibt es im Internet!

➔ www.efw-wetterau.de

Menschen bei den EFW

Diesmal: Thomas Wille -das "Gesicht" unseres Souvenirshops

Eine Eisenbahn fährt nicht ohne die Menschen, die dafür sorgen, dass alles einwandfrei funktioniert. Wir möchten Ihnen in jeder Ausgabe gerade diese Menschen vorstellen.

Den Beginn macht Thomas Wille, das "Gesicht" unseres Online-Souvenirshops und natürlich auch oft live im Clubwagen zu erleben.



BNN: Thomas, wie bist Du eigentlich zu den EFW gekommen?

Thomas: Seit meiner Kindheit habe ich mich sehr für Eisenbahn interessiert. Während meines zweijährigen Auslandsaufenthaltes habe ich in einem Eisenbahnmuseum eine Dampflok restauriert. In dieser Zeit habe ich

festgestellt, dass Eisenbahn im Maßstab 1:1 viel Spaß macht.. Seitdem unterstütze ich die EFW tatkräftig.

BNN: Was fasziniert Dich denn so am Thema "Museumsbahnen"?

Thomas: Hauptsächlich interessiert mich die Technik und die Vergangenheit der Fahrzeuge. Es ist einfach faszinierend zu sehen, wie

die Fahrzeuge nach einem so langen Zeitraum ohne größere Probleme fahren. Besonders begeistert bin ich von unserer V 36.

BNN: Du kümmerst Dich ja im Museumszug um den Souvenirshop. "Eisenbahnreliquien" sind also immer noch beliebt?

Thomas: Ja, seit knapp zwei Jahren verkaufe ich im Clubwagen Aufkleber, Postkarten, Bücher und vieles mehr. Diese Artikel sind sehr beliebt bei unseren Fahrgästen.

BNN: In der Streckenunterhaltung bist Du auch aktiv?

Thomas: Ja, Samstags müssen Schwellen und Schienen verlegt oder Fahrzeuge instand gesetzt werden. Es gibt eigentlich immer was zu tun.

BNN: Dann weiter viel Spaß mit der Eisenbahn!

Hätten Sie nicht Lust, bei uns mitzuwirken? Es gibt viel zu tun und die Betätigungsfelder sind sehr vielfältig, sprechen Sie uns an!



Seite 3