Ausgabe 18
2 / 2013

Bahnhof Bad Nauheim-Nord

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

Liebe Freunde der EFW,
vor Ihnen liegt die 18. Ausgabe unseres Mitgliedermagazins. Das Jahr 2013 ist ein Jahr der Vereinsgeschichte, welches durch große Herausforderungen gekennzeichnet ist. Nun, den normalen Fahrbetrieb bewältigen wir jedes Jahr. Wenngleich in diesem Jahr die Zahl der Sonderfahrten deutlich zugenommen hat. Eine schöne Bestätigung für uns, dass unser Angebot angenommen wird. Vor uns liegt aber auch noch die Anerkennung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch den RP in Darmstadt. Seit Wochen sind wir deshalb auf der Strecke aktiv, um diese wieder fit zu machen. Auch in 2014 möchten wir weiter fahren und mit Ihnen das 40 jährige Vereinsjubiläum feiern! Bis demnächst, Ihr

Stefan John

Aktuell

Die EFW 1 dampft wieder

In 2009 dampfte sie nach vielen Jahren Abstellzeit wieder über die Strecke zwischen Bad Nauheim und Münzenberg. Das Interesse

an den Dampfzugfahrten war riesig, doch schon am zweiten Fahrtag passierte es, ein großes Loch am rechten Zylinder verhinderte die Kraftübertragung und die EFW 1 (oder auch Friedrich-Karl) musste abgestellt werden. Die Reparatur war möglich, brauchte aber Spezialwerkzeug und Know-How. Beides kam wieder von den Eisenbahnwerkstätten Krefeld, die mit Thomas Huhn und Team bei uns anrückten. Die Lösung bestand darin, eine Hülse aus Stahl in das Gußteil einzupassen. Letzteres neu anzufertigen wäre viel zu teuer geworden. Der Zylinder wurde zu diesem Zweck aufgebohrt, das extra angefertigte Ersatzteil eingepasst. Schließlich wurden noch die Hohlräume der Zylinderblöcke mit Spezialbeton ausgegossen, damit sich die Korrision an den wichtigen Bauteilen nicht wiederholt.

Und im August war es dann soweit: zum ersten Mal fuhr Friedrich-Karl wieder aus eigener Kraft nach Münzenberg und zurück. Als Probefahrt natürlich zunächst ohne Fahrgäste. Einige Arbeiten sind noch zu erledigen.

Wir planen aber, noch in diesem Jahr erste Planzüge mit der Lok fahren zu können.

Die Frage: "Wann fährt denn die Dampflok wieder?" Die Antwort: "Bald!"

Museumsbahn
Termine, Termine

Zugluft im 2. Halbjahr 2013

Im Programm für das 2. Halbjahr 2013 haben wir einen echten Kracher: Bernhard Hoecker ist Gast im Theaterzug. Selbstverständlich haben wir in Zusammenarbeit mit dem HCB-Kulturbüro weitere Angebote zusammengestellt. Nähere Informationen und Karten gibt es unter ➡ www.zugluft.org

Bernhard Hoecker
"Am schönsten Arsch der Welt"
24. September 2013 19.30 Uhr

Peter Horton
"Personalissimo"

Entfällt leider...

Lars Ruth & Jörg Zick
"4 Fäuste für ein Abrakadabra"
1. November 2013 19.30 Uhr

7. Dezember 2013 19.30 Uhr

Clement & Chardonnay

Nikolausfahrten 2013

Weihnachten ohne die Nikolausfahrten der Eisenbahnfreunde Wetterau e.V.? Das geht doch gar nicht! Deswegen bieten wir auch in diesem Jahr wieder die Nikoluasfahrten zwischen Bad Nauheim und Griedel an. Die Plätze sind auf die Kapazität unseres Zuges begrenzt, deswegen: Frühbucher haben ihren Platz sicher!
Wie jedes Jahr fahren die Züge am ersten Adventswochende. Die Termine:

Samstag 30. November 2013
Sonntag 1. Dezember 2013

Die Züge starten jeweils um 14.00 Uhr und 16.15 Uhr ab Bad Nauheim-Nord. Die Fahrtstrecke führt nach Griedel und zurück. Im Fahrpreis von 13,00 € pro Erwachsenem und 9,00 € pro Kind ist die Fahrt und ein Geschenk für die Kinder enthalten. Womöglich bekommen wir ja auf der Fahrt Besuch... Karten gibt es nur im Vorverkauf bei den EFW oder über unsere Internetseite
➡ www.ef-wetterau.de

Tödliche ZUGLUFT

Das Kult-Krimispiel aus Frankfurt macht Station bei ZUGLUFT. Die ersten Fälle konnten bereits mit Hilfe unserer Gäste geklärt werden. Im Oktober könnte aber noch einmal etwas Ungewöhnliches im Zug passieren....

Tatort am 6. Oktober 2013 um 16.00 Uhr in Bad Nauheim-Nord

➡ www.citygames.info

Menschen bei den EFW

Anwohner an der Strecke: Dr. Wolfgang Glasner

Dr. Wolfgang Glasner wohnt an der Strecke bei Rockenberg...und arbeitet im Verein mit. Was bewegt ihn bei der Eisenbahn mitzumachen?

BNN: Was war der ausschlaggebende Grund bei uns mitzuwirken?
Wolfgang: Die Nähe zur Strecke war da schon ausschlaggebend. Als ich hierher zog und sah, dass die Bahn gleich bei mir vorbeiführt, habe ich gedacht: "Da muss ich mitmachen!"

BNN: Warum gerade eine Museumsbahn?
Wolfgang: Ich bin seit klein auf Modelleisenbahner, da interessiert mich natürlich auch die richtige Eisenbahn. Vor allem Kleinbahnen haben es mir angetan mit ihrer vergleichsweise einfachen Betriebsführung, ihrem bunten Fahrzeugpark, den kleinen Fahrzeugen und den überschaubaren Strecken in schöner Landschaft.

BNN: Eisenbahn und Natur -damit auch Verkehr- ein Widerspruch für Dich?
Wolfgang: Das ist kein Widerspruch, gerade heutzutage ist die Bahn eine Alternative zum ausufernden Verkehr.

BNN: Was macht Deiner Meinung nach den Erfolg des Projektes Vogelzug aus?
Wolfgang: Wir stehen da erst am Anfang, ob das Angebot dauerhaft Erfolg hat, werden wir sehen. Viele Menschen unserer Bahn interessieren sich für die Natur und etwas über die Vögel zu erfahren, ist ein dickes Plus. Die beschauliche Atmosphäre der Kleinbahn mit ihrem langsamen Tempo passt einfach hervorragend in das Lebensgefühl, das Menschen mit Liebe zur Natur suchen.

BNN: Und wenn Du einmal nicht mit Vogelzug unterwegs bist, mit welchen Aufgaben beschäftigt Du Dich am liebsten?
Wolfgang: Ich fahre gerne auf der Lok oder im Zug, das geht wohl den meisten so, denn dafür treiben wir den ganzen Aufwand. Aber als jemand, der sich gerne handwerklich betätigt, arbeite ich gerne an der Strecke, an den Fahrzeugen oder anderswo.

BNN: Wie stellst Du Dir die EFW in der Zukunft vor?
Wolfgang: Vor allem, dass wir weiter fahren können! Der Dampfbetrieb ist für Eisenbahnfans sehr reizvoll. Unser Publikum würde das sicher sehr dankbar aufnehmen. Mehr aktive Mitglieder wünsche ich mir auch. Ich selbst habe nicht immer die Zeit, die ich mir gerne nehmen würde. Die Arbeit sollte auf mehr Schultern verteilt werden.

Verein

Wir feiern 40 Jahre EFW in 2014

Es war in Jahre 1974 als sich einige Eisenbahnbegeisterte in Bad Nauheim trafen, um unseren Verein zu gründen. Anfangs drehte sich alles noch um die Modelleisenbahn, aber nach der Zerstörung der vereinseigenen Anlage konzentrierte man sich schnell auf die große Bahn. Das war auch naheliegend, denn schon immer war das Vereinsdomizil in der ehemaligen Bahnmeisterei....und damit am Endpunkt der Strecke von Butzbach. Das Ereignis der Vereinsgründung nähert sich im kommenden Jahr dem 40. Jahrestag. Dies möchten wir mit einer Festschrift würdigen. Und hier ist Ihre Mithilfe gefragt. Wer hat alte Bilder, Geschichten, Wissenswertes rund um 40 Jahre EFW? Jeder Hinweis ist wertvoll. Kontaktieren Sie uns am per Mail an homepage@ef-wetterau.de oder per Telefon unter 06032 / 929229.

Eisenbahnbetrieb

Ein neues Angebot: der Wetterauer Vogelzug

Wir erfahren immer wieder, dass unsere Gäste von der landschaftlichen Schönheit der Strecke begeistert sind. In der Tat führen unsere Gleise durch eine Reihe Naturschutzgebiete ersten Ranges. So handelt es sich bei dem Naturschutzgebiet Klosterwiesen bei Rockenberg um das größte zusammenhängende Schilfgebiet Hessens. Das ist aber nur eins der Schutzgebiete, die zum Teil nur von der Strecke einsehbar sind. Insgesamt sieben Naturschutzgebiete durchfährt oder streift unser Zug auf seiner Fahrt nach Münzenberg. Da entstand die Idee: den Zug als bewegliche Beobachtungsstation auf dem Weg nach Münzenberg zu nutzen. Das Konzept "Wetterauer Vogelzug" war geboren! Unsere beiden Mitarbeiter Dr. Wolfgang Glasner und Prof. Heinz Kopp setzten die Idee in die Tat um. Unterstützt wurden wir dabei von den Staatlichen Vogelschutzwarten Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland.

Die Strecke führt von Bad Nauheim nach Münzenberg, die Haltestellen sind aber dabei nicht die Bahnhöfe, sondern die Schutzgebiete. Es gibt die Salzwiesen bei Wisselsheim, das NSG Breitwiesen bei Steinfurth, das NSG Wingert vor Oppershofen, die NSG Hölle und Klosterwiesen bei Rockenberg, kurz vor Münzenberg das NSG In der Metz. In Münzenberg gibt es ebenfalls Salzwiesen. Das Bahnfahren ist im Wetterauer Vogelzug auch eher Mittel zum Zweck denn Selbstzweck. Hält der Zug auf der Strecke, ist Geduld angesagt, gilt es doch, die teilweise seltenen Vögel unserer Heimat in ihren Lebensräumen zu beobachten.

Deswegen wird der Vogelzug auch von zwei relativ leisen Motorbahnwagen befördert. Die Zahl der Personenwagen können wir je nach Nachfrage erhöhen. Der Vogelzug ist ein Saisongeschäft (das liegt am Brutverhalten der Vögel); unsere Züge fahren in den Monaten April - Juni jeweils am letzten Sonntag des Monats. Für 2014 stehen die Termine schon fest: am 27. April, 25. Mai und 29. Juni jeweils 9.00 Uhr ab Bad Nauheim.

Eine eigene Internetseite gibt es auch: unter www.vogel-zug.de finden Sie alles Wissenswertes rund um das neue Angebot.

www.vogel-zug.org

Herr Wolfgang Dietzen, Mitarbeiter der Staatlichen Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland war auf einer der ersten Fahrten dabei und stellte uns die Fotos der kleinen Bildergalerie zur Verfügung. Unser Vereinskollege Dr. Wolfgang Glasner kann nicht nur Lokomotiven reparieren, sondern auch hervorragend zeichnen. Aus seiner Feder stammen die Vogelzeichnungen und unser Logo mit dem Dampfzug.

Münzenberg
Stadt Münzenberg
Wetteraukreis

Entlang der Strecke
Endbahnhof Münzenberg

Der Weg ist das Ziel...oder wie schon Goethe sagte "Man reist ja nicht, um anzukommen, sondern um zu reisen." Stimmt...aber jede Reise ist irgendwann am Ziel angekommen. Wir sind in Münzenberg, dem Endpunkt unserer Museumsbahn. Münzenberg war eigentlich nur Durchgangsbahnhof an der Strecke nach Lich in Oberhessen.

An Kilometer 9,075 ging es von hier aus bis in das rund 10 km entfernte Lich. Der Personenverkehr wurde bereits 1961 zwischen Griedel und Lich eingestellt. Der Streckenabbau folgte dann auf Raten; 1961 wurde der Abschnitt Lich - Dorf und Hof Güll abgebaut, 1975 folgte die Strecke Dorf und Hof Güll - Trais-Münzenberg und 1985 dann Trais-Münzenberg - Münzenberg Dabei soll es aus unserer Sicht auch erst einmal bleiben!

Bekannt ist Münzenberg vor allem durch die Burgruine mit den beiden markanten Türmen, dem Wetterauer Tintenfass. In der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts errichtet, gilt sie heute als bedeutende Burganlage in Deutschland. Die gesamte Geschichte hier aufzuzeigen, würde den Rahmen sprengen. Sicher ist aber, dass die Burg seit 1648 nur noch eine Ruine ist. Ab 1846 begann man die Ruine zu erhalten. Heute gehört sie zum Bestand der Hessischen Verwaltung für Schlösser und Gärten. Sie kann in den Sommermonaten besichtigt werden, der Aufstieg auf den Turm lohnt sich. Ein herrlicher Rundumblick entschädigt für die 150 Stufen hinauf.

Schon 1245 erhielt Münzenberg Stadtrechte. Die Gründung der Siedlung ist auf Kuno I. von Hagen-Arnsburg zurückzuführen. Dieser nannte sich ab 1156 Kuno I. von Münzenberg (nachdem die Burg fertig gestellt war). Die Stadt gehörte zeitweise zum Großherzogtum Hessen, während der Revolution von 1848 dem Regierungsbezirk Friedberg, ab 1852 dem Landkreis Friedberg und ab 1972 dem Wetteraukreis. Im Jahr 1957 wurden Münzenberg erneut die Stadtrechte verliehen. Heute hat Münzenberg rund 5.600 Einwohner, verteilt auf die Ortsteile Münzenberg, Oberhörgern, Gambach und Trais-Münzenberg.

Münzenberg ist zudem ein wichtiger Güterbahnhof in Oberhessen. Es klingt merkwürdig, aber durch die Aufgabe vieler Gütertarifpunkte ist MUEB ein sehr bedeutender Bahnhof durch den Holzzugverkehr geworden. Das soll auch noch lange so bleiben. Es gibt viel zu entdecken entlang der Wetter und unserer Bahnstrecke...

Eisenbahnbetrieb
Dreharbeiten für HR-Tatort

Kennen Sie Felix Murot? Klar, als Tatort-Fans wissen Sie, dass es sich dabei um einen der HR-Tatort-Kommissare handelt. Gespielt von Ulrich Tukur löst er seinen nächsten Fall bei den EFW. Naja, nicht ganz. Aber in der Tat diente der Banhof in Bad Nauheim und die Strecke einmal wieder als Filmkulisse.

Es handelt sich um den Krimi, in dem mit 47 Toten die bisher meisten Morde eines Tatorts zu verzeichnen sind. Der Bahnhof verwandelte sich in die Station Wiesbaden-Erbenheim. Zum Einsatz kamen nicht unsere Fahrzeuge, sondern eine V 100 (212 084 - 8) der DBK Historische Bahn e.V. Als Wagenpark kamen Personenwagen der Bauart BN der Eisenbahnfreunde Treysa zum Einsatz. Diese stammen ursprünglich aus Luxemburg von der CFL und entsprechen den "Silberlingen" der DB. Obwohl der Tatort in der Gegenwart spielt, sind die Bahnfahrzeuge nicht mehr so ganz auf der Höhe der Zeit. Das ist Absicht. Es wird eine Landschaft abseits der großen Metropolen, eine Nebenbahn mit leicht morbidem Charme gezeigt. Der Film soll 2014 in der ARD ausgestrahlt werden. Hier ein paar Eindrücke der für uns spannenden Tage im Juni. Gedreht wurde in Bad Nauheim und Griedel.

Verein
Crowdfunding-Projektseite der EFW im Netz

Was ist denn eigentlich "crowdfunding"? Es handelt sich dabei um eine relativ neue Form der Mittelbeschaffung und Projektfinanzierung, die internetgestützt erfolgt. Unternehmen und Initiativen stellen ihre Vorhaben im Internet dar und werben dabei um finanzielle Unterstützung. Seit April 2013 ist auch in Bad Nauheim eine Plattform zum crowdfunding an den Start gegangen. Dabei handelt es sich um eine Initiative der lokalen Agenda 21 Bad Nauheim. Die EFW werben hier um Mittel für die Instandhaltung unserer Strecke, die bekanntlich einen großen Ausgabenposten unseres jährlichen Budgets ausmacht. Es ist möglich, einzelne Streckenabschnitte in Patenschaft zu übernehmen. Dafür gibt es von uns einige Vergünstigungen und Anerkennungen. Angefangen von der Freifahrt in unserem Zug bis zur Ehrenmitgliedschaft, von der Patenschaft für einen Meter Strecke á 10,00 € im Jahr bis hin zu 18 km für 180.000,00 € im Jahr (theoretisch). Klicken Sie doch mal auf unsere Projektseite:

➡ www.crowdfunding-bad-nauheim.de

Im Betriebswerk
Neuer Draisinenschuppen

Auch auf dem Vereinsgelände tut sich immer wieder Einiges. Auf dem angrenzenden Gartengrundstück wurde in 3-monatiger Bauzeit ein Draisinenschuppen errichtet. Der Schuppen steht im rechten Winkel zum Gleis. Deswegen wurde eine Schiebebühne errichtet, auf der die Fahrzeuge zum Schuppentor geschoben werden können. Das funktioniert, weil es sich bei den dort deponierten Fahrzeugen um die Motordraisinen des Typs Klv 11 und Klv 12 handelt, die zum Wenden "aufgebockt" werden können. Auf diese Weise drehen wir die Draisine einfach um 90 Grad und schieben sie auf das Schuppengleis. Im Einsatz können die Draisinen übrigens an Tagen der offenen Tür erlebt werden. Bisher waren sie im Lokschuppen bzw. in einer Halle in Bad Nauheim-Wisselsheim untergebracht. Dort standen sie aber mehr oder weniger im Wege herum, denn den Platz dort benötigen wir für unsere Lokomotiven. Nun finden sie in einem kleinen aber feinen Gebäude Platz.... bis zum nächsten Einsatz bei den EFW.

Strecke
Arbeiten zur "Ertüchtigung"

Die Arbeiten an der Strecke laufen unaufhaltsam weiter. Wie bereits berichtet, befinden wir uns derzeit in einem Verfahren, in dem wir die Genehmigung zur Wiedererlangung zum Betrieb als Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhalten möchten. Die zuständige Behörde, das Regierungspräsidium Darmstadt, hat einige Punkte identifiziert, die zu erledigen sind. Diese haben teilweise einen kurzfristigen, teilweise einen längerfristigen Charakter. Alle dienen jedoch der Sicherheit auf der Strecke und sind dabei sowohl im Interesse unserer Fahrgäste als auch in unserem eigenen Interesse.

Kurzfristig gilt es, Spurveränderungen zu korrigieren. Die Streckenabschnitte sind markiert. Teilweise müssen die Gleise neu verschruabt werden, was bedeutet, Schiene losschrauben, Spur anpassen und Schiene wieder festschrauben, teilweise reicht es, abgefahrene Schienenköpfe abzuschleifen. Die Andreaskreuze an den Bahnübergängen sind ebenfalls bereits dort wo nötig erneuert. Die Bahnübergänge wurden freigeschnitten (eine immer wiederkehrende Aufgabe), damit der Lokführer freie Sicht hat.

Die Brücken wurden mit Hinweisschildern versehen, dass das Betreten der Brücke verboten ist und viele andere größere und kleine Arbeiten sind erledigt. Natürlich ist noch viel zu tun, packen wir es an!

Eisenbahnen weltweit

Mit Dampf über die Furka

Diesmal geht es nicht weit weg: zu unseren Nachbarn in die Schweiz. Das Alpenland ist bei Eisenbahnfreunden ja bekannt für spektakuläre Strecken in großartiger Kulisse. Wir widmen uns einer Strecke, die bis zum Jahr 1981 in Betrieb gewesen ist: der Furka-Bergstrecke. Die Bahn führt auf knapp 18 km Länge von Realp nach Oberwald über den Furkapass. Zahlreiche Kunstbauten wie Brücken (hier sei die sehr bekannte Steffenbachbrücke erwähnt, die jeden Herbst zum Schutz vor Lawinen zusammengeklappt wird) und Tunnel (der Furka-Scheiteltunnel auf 2.163 m mit einer Länge von 1.873 m oder auch der Gletsch-Kehrtunnel mit 578 m Länge) und nicht zuletzt die Streckenführung im Hochgebirge auf 1.000 mm Spurweite machen die Fahrt auf dieser kleinen Bahn zu einem Erlebnis. Eröffnet wurde die Strecke nach einigen Widrigkeiten erst 1925, im Jahr 1942 erfolgte die Elektrifizierung.

Betreibergesellschaft war die Furka-Oberalp-Bahn (heute Matterhorn-Gotthard-Bahn), die über die Bergstrecke bis zur Stillegung auf den bekannten Glacier-express führte. Mit Eröffnung des 16 km langen Furka-Basistunnels 1982 war sie schlicht überflüssig geworden und wäre abgebaut worden. Der Betrieb war ohnehin aufwändig und nur im Sommerbetrieb möglich. Wie die Paßstraße ist auch die Bahnstrecke im Winter nicht befahrbar. Der höchste Punkt der Bahn ist in der Station Furka auf 2.163 Meter ü.n.N. erreicht.

Der Zweck der Strecke bestand stets darin, den Paß zu überwinden, denn trotz der Unterwegshalte Tiefenbach, Furka, Muttbach-Belvedere und Gletsch kann man aufgrund der dünnen Besiedelung das lokale Verkehrsbedürfnis vernachlässigen.

1982 galt es, den Abbau dieser einmaligen Bahn zu verhindern, was durch einen Verein letztlich auch gelang. Das notwendige Kapital konnte aufgebracht werden und die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG fungiert als Betreibergesellschaft, ideell unterstützt durch den Verein Dampfbahn Furka-Bergstrecke sowie eine angegliederte Stiftung. Der Verein umfasst über 8.000 Mitglieder aus ganz Europa, die auch beim Erhalt der Anlagen aktiv mitwirken.

Die Oberleitung wurde demontiert, so dass mit Dampf und Diesel gefahren wird. Zum Einsatz kommen historische Dampfloks aus den Baujahren 1902 - 1914, die bei schweizer Bahnen (der Furka-Disentis-Bahn oder der BVZ) im Einsatz standen. Die Loks Furkahorn und Gletschhorn wurden 1990 in Vietnam gekauft und in die Schweiz zurückgebracht. Bei den Waggons handelt es sich ebenfalls um restaurierte und wiederaufgebaute Fahrzeuge der Betriebszeit. Wer im Kanton Wallis oder Uri weilt, sollte unbedingt einen Tag an der Furka einplanen!

dampfbahn furka bergstrecke

www.dfb.ch

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.zugluft.org
www.vogel-zug.org
Vorsitzender: Stefan John
Konzeption und Realisation:
Jörg Theopold
Mitarbeit: Stefan John, Manuel Härter, Dr. Wolfgang Glasner

Wir sind Partner.
Sparkasse Oberhessen