

Bahnhof Bad Nauheim-Nord

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

Ausgabe 25
2 / 2017

EFW im Fernsehen

Dreiarbeiten beim hr

Bahnbetrieb

Tagesgeschäft und mehr...

Termine und Aktuelles



Editorial



Liebe Freunde der EFW,

was beschäftigt uns derzeit? Eine sehr gute Frage. Primär sind es die vielen Fahrten, die uns vor allem im Sommerhalbjahr quasi jedes

Wochenende auf Trab halten. Und die Fahrsaison 2017 war bisher eine der erfolgreichste Saison, die wir in der Vereinsgeschichte verzeichnen konnten. Nicht zuletzt das gute Wetter an den meisten der Fahrtage hat dazu beigetragen.

Aber auch Strecke und Fahrzeuge sorgten dafür, dass es uns an den Wochenenden nicht langweilig wurde. Ein in gewisserweise herausragendes Ereignis war die Fertigstellung der Gleiserneuerung im Bahnhofsbereich Griedel. Immerhin 4 Jahre hat es gedauert, bis die umfassende Kompletterneuerung fertiggestellt wurde. Vor allem für den Holzzugverkehr bringt die

Freigabe des Gleises eine wesentliche Erleichterung.

Besonders erfreulich entwickelt sich aus unserer Sicht derzeit unser Theaterzug der Reihe ZUGLUFT. Bisher waren alle Vorstellungen ausverkauft und konnten stattfinden. Weniger erfreulich ist in diesem Zusammenhang die Brandstiftung in unserem neuen Theaterwagen, bei dem der Ausbau ansteht. In dieser Ausgabe finden Sie einen ausführlichen Bericht. Vandalismus ist leider zu einem dauerhaften Problem geworden, schade, dass einige Zeitgenossen ehrenamtliche Arbeit so wenig wertschätzen.

Aber freuen wir uns noch auf die letzten Fahrtage, die noch anstehenden ZUGLUFT-Fahrten, die Nikolausfahrten und die Neujahrsfahrt 2018. Es gibt viel zu tun!

Auf bald bei den EFW, Ihr

Stefan John



Geschafft!

Zufriedene Gesichter am Ende des letzten Tags der offenen Tür: viermal "Dienstmütze" mit (von links nach rechts) Florian Weber, Florian Schossau, Tristan Gurb und Philipp Schmidt....



Verein

Geschenk gesucht?! Gutscheine für Fahrten mit den EFW

Das Jahr neigt sich dem Ende entgegen und viele fragen sich wieder, was man schenken kann. Wir haben da natürlich eine Idee. Wir bieten unsere Geschenkgutscheine in allen denkbaren Varianten an. Es gibt Gutscheine für die Regelzugfahrten, Gutscheine für unseren Theaterzug ZUGLUFT oder auch den Wetterauer Vogelzug. Natürlich ist es auch möglich, besondere Extras in Form von Essen oder Getränken aus unserem Restaurantwagen zu buchen. Oder für Bahnfans ein ganz besonderes Highlight, die Mitfahrt auf dem Führerstand der Dampf- oder Diesellok. Das Ganze kostet lediglich den regulären Fahrpreis und eine Pauschale für Porto und Versand in Höhe von 2,00 €. Bestellungen können über unsere Internetseite vorgenommen werden.



Fahrzeuge

EFW 7 in Bad Nauheim

Eine Überraschung haben wir noch: es gibt eine "neue" Lokomotive in unserem Fuhrpark, die EFW 7. Es handelt sich dabei um eine Krauss-Maffei der Baureihe 500 C, im Jahr 1964 in München unter der Fabriknummer 19082 gebaut. Die Maschine war bis vor Kurzem bei der K+S im Werk im osthessischen Neuhoß im Einsatz und dort abgestellt. Unter Bahnfreunden spricht sich so etwas natürlich schnell herum, schließlich stammt unsere EFW 4 -baugleich auch von der K+S, allerdings vom Werk Heringen. Da wir grundsätzlich den Bedarf für eine weitere betriebsfähige Lokomotive haben, nutzten wir die Gelegenheit und haben die Lokomotive. Die Maschine ist grundsätzlich betriebsbereit, lediglich der Kühler muss repariert werden. Da sich die Instandsetzung der EFW 4

leider noch etwas in die Länge ziehen wird, soll diese Lok die V 36 im Holzzugverkehr entlasten.



Die alte Dame ist ja nun schon seit geraumer Zeit "in Rente" und die schwere Last der Holzzüge muss ja wirklich nicht mehr sein...Ein detailliertes Portrait der Lok stellen wir in der nächsten Ausgabe unseres Mitgliedermagazins vor.

Strecke Umfassende Stopfarbeiten

Nun, auf unserer Strecke ist eine Menge zu tun. Das ist erst einmal nichts Neues, wir berichten regelmäßig über die anstehenden Instand-

Wortes sehen lassen.

Konkret wurden Abschnitte am Steinfurthener Berg, beginnend kurz hinter der Brücke über der B 3 bis etwa zur Hälfte der Steigungsstrecke. Ein weiterer Abschnitt beginnt hinter Steinfurth etwa in Höhe der Nonnenmühle und endet kurz vor Rockenberg. Nicht nur dass mit der Bearbeitung das Gleis nunmehr wieder "ordentlich" aussieht, dient die Überarbeitung auch und vor allem der Sicherheit. Denn mit der Bearbeitung wird nicht nur das Schotterbett verdichtet, sondern es werden auch kleine Richtungsfehler automatisch mit bereinigt. Was zunächst einmal eher optischen Charakter hat, macht sich unmittelbar bei der Befahrung der Strecke bemerkbar. Der Lauf der Fahrzeuge ist deutlich ruhiger und durch weniger Erschüt-

haltungsmaßnahmen. Ein wichtiger Aspekt dabei ist, dass die Gleise regelmäßig gestopft werden, d.h. der Schotter unter die Hohlräume unter den Schwellen gebracht wird und das Gleis damit stabilisiert wird. Punktuell führen wir diese Arbeiten auch regelmäßig durch, zuletzt bei der Fertigstellung des Gleises in Griedel. Aber wenn es darum geht, längere Abschnitte am Stück zu bearbeiten, dann erscheint es doch sinnvoll,

schweres Gerät für uns arbeiten zu lassen.

So geschehen kürzlich zwischen Bad Nauheim und Rockenberg. Abschnittsweise wurden besonders

aufarbeitungswürdige Teile der Strecke mit einer modernen Stopfmaschine einer Überarbeitung unterzogen. Im Vorfeld der maschinellen Bearbeitung war es erforderlich, dass frischer Schotter entlang des Gleises verteilt wurde. Dies haben wir vorher erledigt, zum Einsatz kamen dabei Schüttgutwaggons der DB. Das Wetter spielte nicht ganz so mit, aber das war fast nebensächlich, denn das Ergebnis konnte sich im wahrsten Sinne des

terungen geprägt. Wir freuen uns jedenfalls, dass längere Abschnitte des Gleises nun runderneuert sind. Weitere Streckenabschnitte werden mit Sicherheit demnächst folgen, es gibt viel zu tun.



Bahnbetrieb

Die EFW 2 unterwegs

Im vergangenen Jahr war unsere V 36 bekanntlich einen längeren Zeitraum zu einem Bauzugeinsatz in Friedberg "in der Fremde" unterwegs.



Hersfelder Kreisbahn im Einsatz, aber seit der Stilllegung ihrer Stammbahn ist sie in Butzbach stationiert.

Dort sorgt sie u.a. für die Zubringerdienste der Holzzüge zu unserer Strecke.

Diesen Sommer stand für die HLB-Lok die Hauptuntersuchung an, so dass unsere V 36 als Reserve-lokomotive ausgeholfen hat. Jeweils zwei mal zwei Tage konnte man die V 36 auf "Abwegen" beobachten. Die Aufgaben hat die alte Dame mit Bravour gemeistert. Und auch für das Personal war es eine willkommene Abwechslung. Die Bilder zeigen die

In diesem Jahr steht zwar bisher kein Bauzugeinsatz an, aber immerhin verlässt auch in 2017 die EFW 2 die angestammten Gleise. Diesmal geht es in den Bereich der Butzbach-Licher-Eisenbahn, um dort im Bereich Butzbach Güterzugdienste im Auftrag der Hessischen Landesbahn durchzuführen. Bekanntlich wickelt die HLB den Güterverkehr -hier vor allem zum Weichenwerk in Butzbach- mit ihrer eigenen Lokomotive ab. Dabei handelt es sich um eine Maschine des Typs DE 1002, gebaut 1988 von MaK in Kiel. Ursprünglich war die Lok bei der



Lok im Butzbacher Weichenwerk und an der Unterführung unter der Main-Weser-Bahn in Butzbach. Wir kommen gerne wieder!



Bahnbetrieb

Automatische Bahnübergänge

Manches ist im Bahnbetrieb eher unscheinbar und fällt erst dann auf, wenn es nicht funktioniert. Eine technische Einrichtung in diesem Zusammenhang sind die Bahnübergänge. Auf unserer Strecke befinden sich eine Vielzahl an unbeschränkten Bahnübergängen, bei vielen queren nur Feld- und Wirtschaftswege, aber auch Gemeinde und Kreisstraßen kreuzen sich mit unseren Schienen.

Die Zahl der gesicherten Übergänge ist dabei schon deutlich geringer. Wir haben insgesamt 6 mit automatischen Sicherungseinrichtungen gesicherte Übergänge. In Bad Nauheim am Taubenbaum, in Steinfurth an der Bad Nauheimer Straße, in Rockenberg an der Griedeler Straße, in Griedel am Münzenberger Weg und an der Wetterstraße, sowie in Gambach an der Bahnhof-

straße.

Die Übergänge in Griedel sind dabei mit Schrankenanlagen gesichert, bei den anderen Anlagen handelt es sich um Blinklichtanlagen. Allen gemeinsam ist die grundlegende

technische Ausstattung, die wir an dieser Stelle näher vorstellen möchten.

Was an einem Übergang immer zu sehen ist, ist ein kleines unscheinbares Betonhäuschen. Hier ist die Steuerungstechnik und die Elektrik des Übergangs untergebracht. Neben der eigentlichen Elektrik befinden

sich dort auch Batterien, damit der Übergang im Falle eines Stromausfalles einwandfrei funktioniert. Dazu gibt es das Signal (Bü 0 bzw. Bü 1), die Ein- und Ausschaltkontakte und die Hilfseinschalttaste. Wie funktioniert das Ganze nun? Der Zug fährt über den Einschaltkontakt, der durch das Signal

Bü2 ("Rautentafel") gekennzeichnet ist. Einige Meter weiter befindet sich dann ein Signal,



welches dem Lokführer anzeigt, dass der Übergang geschlossen ist (blinkendes Licht; Bü 1). Der Zug hat freie Fahrt. Nach dem Befahren des Übergangs findet sich direkt hinter dem Übergang

der Ausschaltkontakt, welches das Blinklicht und die Schranken wieder deaktiviert. Die Auslösung der Signale erfolgt hierbei durch das Gewicht des Zuges, so dass kein manueller Eingriff



erforderlich ist.

Sollte etwas nicht funktionieren, gibt es die

Hilfseinschalttaste, der Zug hält vor dem Übergang an und das Zugpersonal löst mittels Schlüssel den Übergang manuell aus. Unscheinbar, aber unverzichtbar, unsere automatischen Bahnübergänge.



Bahnbetrieb historisch

Regulärer Zugbetrieb unter Dampf

Der reguläre Zugbetrieb mit Dampf ist bei uns inzwischen selbstverständlich geworden. Unsere EFW 1 versieht treu und zuverlässig ihren Dienst. Das war in den 1960er Jahren selbstverständlich. Aus dieser Zeit stammt unser historisches Bild mit der Lok 204 der Butzbach-Licher-Eisenbahn.

Die Aufnahme entstand in der Nähe von Rockenberg und zeigte ein recht buntes Bild der Fahrzeuge. Neben den für die BLE üblichen Personenwagen in der grünen Farbgebung findet sich direkt hinter der Lok

der Triebwagen-Beiwagen VB 121 in der creme-roten Farbgebung.

Die Lokomotive wurde 1926 von der Firma Krauss & Comp. KG in München unter der Fabriknummer 8367 gebaut. Bei einer Leistung von 975 PS

erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Die Lok wurde im Rahmen der Standardisierung der Lokomotiven für Privatbahnen aus dem ELNA-Typenprogramm entwickelt. Das Gewicht betrug knapp 50 Tonnen.



Von 1926 bis 1956 war die Maschine bei der Kassel-Naumburger Eisenbahn (KN) stationiert. Im Jahr 1967 kam die Lokomotive zur Butzbach-Licher Eisenbahn, wo sie im BW Butzbach stationiert war. 1971 wurde sie ausgemustert und anschließend verschrottet.

Verein

Die EFW 1 und EFW 2 mal anders

Unsere beiden Lokomotiven -die EFW 1 und die V 36- bilden nicht nur das Rückrat unseres Zugverkehrs, manchmal finden sie sich auch in einem eher ungewöhnlichen Kontext. Unser Mitglied Florian Weber heiratete kürzlich seine Katharina. Dadurch ist natürlich eine gewisse Verbundenheit zur Eisenbahn gegeben. Und so fanden sich auf der Hochzeitstorte der beiden auch

die Loks in essbarer Form. Etwas stilisiert sicherlich, aber der Wiedererkennungseffekt ist gegeben. Und wer ist Mann und wer ist Frau? Ganz klar, Lotte ist die V 36 und Friedrich-Karl die EFW 1. Den Gästen hat die Torte jedenfalls vorzüglich geschmeckt. Wir wünschen dem jungen Paar alles Gute für ihren gemeinsamen



Lebensweg!



Verein

Holzplattenoberbau und ein Tag am Strand -Die EFW live bei hallo hessen auf dem Hessentag-

Die EFW im Fernsehen des hr, das kommt ja durchaus häufiger vor. Neu war in diesem Jahr, dass wir live vom Hessentag in Rüsselsheim zu sehen waren. Stefan John und Tristan Gurb haben den Verein repräsentiert. Tristan erzählt ein wenig aus seiner Sicht.



Es begann, wie meistens, mit einem Anruf von Stefan: Der Hessische Rundfunk suche noch nach einem Ausflugstipp für die Sendung „Hallo Hessen“ und wir wären das willkommene Unikum, ob ich denn mit ihm dort auftreten und den Verein präsentieren wolle. Eine seiner Draisinen solle er auch mitnehmen und sie vor laufender Kamera vorführen. Ich wiederum sollte „stilecht“, also mit kompletter Zugführeruniform dort erscheinen.

Gesagt getan, doch Halt! Ort der Veranstaltung war diesmal nicht das Studio. Gesendet wurde vom Hessentag in Rüsselsheim und das live und unter freiem Himmel! Also ab nach Rüsselsheim.

Während der Hessentage überhaupt nach Rüsselsheim hereinzukommen war schon eine Kunst für sich, jedoch dank Passierschein des HR für uns kein Problem. Auf dem Gelände angekommen galt es nun erstmal die Ortslage zu checken. Viel Platz war nicht. Das ganze Set war im Stil einer Strandbar aufgebaut. Sand...nicht gerade der beste Untergrund für eine Draisine....Worauf fahren wir eigentlich? , war die zweite Frage. Immerhin braucht auch eine Draisine Schienen, oder zumindest etwas Ähnliches. Dieses „Ähnliche“ kam bald darauf in Gestalt von mehreren Holzplatten, die von den Bühnenbildnern



des HR bereitgestellt wurden. Auf dem Boden grob verlegt und mit Spaxschrauben fixiert, konnten wir so ein ca 3-4 Meter langes „Gleis“ aus dem Nichts herzaubern.

Zumindest für die Vorführung wird es reichen.

Das Gelände des hr auf dem Hessentag





denn im Fernsehen als Zuschauer nimmt man die Sendungen so wahr, als sei alles einfach, natürlich und fast wie zufällig entstanden). Während Stefan der Moderatorin die Funktion unserer Draisine erklärte und von vergangenen Rennen schwärmte, durfte ich schon mal auf dem Sofa Platz nehmen und

Nach der schweißtreibenden Arbeit war für uns Gott sei Dank erstmal Pause angesagt. Zumindest war Zeit für ein paar Schluck Wasser, während wir von den Assistenten der Regie grob auf das Geschehen und den Ablauf aufmerksam gemacht wurden. Jetzt nur noch schnell zur Maskenbildnerin...damit es nicht so glänzt auf den

bewegten Bildern. Immerhin, es war Sommer und unsere Uniformen sehen zwar schick aus, sind aber auch sehr warm.

Kaum zurück ging es auch schon los: Viel Hektik, jeder musste richtig stehen und das alles zum richtigen Zeitpunkt! So wurden Stefan und ich



mich in Positur bringen. Ziemlich warm war mir geworden in der Uniform (ich erwähnte das bereits oben), zu dem Wetter gesellten sich nämlich auch noch etliche Schweinwerfer. Jetzt war ich an der Reihe: Was unser Verein so macht, wie unsere Loks heißen, viele Fragen wollten beantwortet sein. Zwischendrin immer wieder kurze Videos

über den Verein und unsere Arbeit. Während die Videos liefen, wurden mit uns die nächsten Fragen geklärt. Zum Schluss gab es dann noch

auch mehrmals auf der Draisine platziert und das jedes Mal anders (eine interessante Perspektive,

was zum Essen vom Fernsehkoch und das obligatorische Gruppenbild zum Schluss der Sendung.



Der Holzplattenoberbau verschwand ebenso wieder, wie Stefan die Draisine auf seinen Transportanhänger verlad. Vielleicht bis zum nächsten Einsatz im Fernsehen oder bei uns im Verein. Damit ging dann auch ein nicht ganz alltäglicher Tag für Stefan und mich zu Ende. Der Hessentag ging natürlich noch weiter...

Ich bin bei den EFW dabei!!

„Smartphone? Klar, hab' ich auch...aber nur die virtuelle Welt reicht mir nicht. Ich fasse gerne dort an, wo meine Arbeitskraft gebraucht wird. Am besten vorbeikommen, dann kann jeder erleben, wie viel Spaß das macht.“

...und jetzt DU! Gleich hier informieren...



Fahrzeuge Brandstiftung in Steinfurth

Es gibt Ereignisse, die machen einen richtig wütend. Unter anderem das, was am 8. September

verursacht hat, eine gewisse Gedankenlosigkeit kann man hier unterstellen, in diesem Bereich befinden sich viele Wohnhäuser. Ein Glück, dass keine Menschen zu Schaden gekommen sind.

Der Waggon wird wohl wieder aufgearbeitet werden können, es kostet natürlich mehr Geld und ehrenamtliche Arbeit. Abgesehen davon, dass für die Beschaffung des Waggons auch Spendengelder verwendet wurden. Wir finden es schade, wie wenig respektvoll mit unserem Engagement umgegangen wird (siehe Kommentare auf Facebook "hallo hessen" des hr:

"...da ist doch nur Schrott verbrannt..."). Ein Verständnis hierfür haben wir nicht, aber: der Waggon wird als neuer Theaterwagen eingesetzt werden.



2017 in Steinfurth passiert ist. Unser Heizwagen, der zum neuen Theaterwagen ausgebaut werden sollte, ist ausgebrannt. Die Polizei geht von Brandstiftung aus. Unter hohem Aufwand haben wir den Waggon im vergangenen Jahr nach Rockenberg gebracht, seit Ende 2016 steht er in Steinfurth, die Aufarbeitung und der Umbau sollte im Herbst 2017 beginnen.

Und in dieser Septembarnacht wurden wir ernüchtert und viele Hoffnungen zerstört. Wie konnte das passieren? Wir wissen es nicht. Wer auch immer es



Eisenbahnen weltweit Bahnmuseum in Kairo



Die Urlaubszeit ist vorbei und auch die Mitglieder der EFW waren unterwegs. Diesmal zwei Beiträge in der Rubrik "Eisenbahnen weltweit", Florian Weber war in Kairo und hat dort das Eisenbahnmuseum besucht. Hier ist sein Bericht. Bekannt war ihm jedoch, dass es in der Hauptstadt ein Eisenbahnmuseum gibt. Als Eisenbahner musste da natürlich beim Ausflug nach Kairo, neben Pyramiden und Co. mit ins Programm aufgenommen werden, was beim Reiseführer erstmal für Verwunderung sorgte. Ist dies für Urlauber doch eher unüblich.

Das Eisenbahnmuseum wurde 1933 gegründet, ursprünglich als technische und wissenschaftliche Ausstellung aus Anlass des Treffens der internationalen Eisenbahnkonferenz. Es befindet sich in einem Nebengebäude des „Ramses-Bahnhof“ (quasi der Hbf) in Kairo, gut zu erkennen an einer Dampflok von 1865 auf einem Denkmalsockel vor dem Gebäude. Das Museum besteht aus zwei Etagen mit größtenteils Modellen ägyptischer und englischer Lokomotiven, Waggons, Nildrehbrücken und Bahnhöfen, sowie diverser Originale, wie beispielsweise Bauteile von Dampfloks, Stellwerkstechnik oder die Ausrüstung des Schaffners mit Tasche, Zange und den bekannten Pappfahrkarten. Eine

Besonderheit mit regionalem hessischem Bezug ist das Modell einer Diesellok Typ AA22T des Herstellers (Thyssen-)Henschel aus Kassel. Diese wurden in den 1980er Jahren zahlreich nach Ägypten exportiert und sind dort aktuell noch im Einsatz anzutreffen.

Im Untergeschoss befindet sich eine Schnellzugdampflok von 1906, die zur Hälfte aufgeschnitten ist, damit man sich die einzelnen Bauteile und den Weg des Feuers und des Dampfes gut erklären kann. Direkt daneben der



„Salonwagen“ des Vizekönigs Muhammad Said (regierte von 1854 bis 1863), der für einen Vizekönig seiner Zeit angemessen mit Gold geschmückt und verziert ist. Gebaut wurde

diese Lokomotive 1862 von Robert Stephenson in England.

Insgesamt ist das Museum, verglichen mit Museen in Europa, eher klein. Ägypten hat allerdings auch ein Streckennetz von „nur“ 5.063 km, das sich weitgehend im Nildelta erstreckt sowie einer Hauptstrecke am Nil entlang bis Assuan im Süden des Landes. Beim Besuch kommt man sich unter Umständen ebenfalls wie ein Teil der Ausstellung vor, was aber der Tatsache geschuldet ist, dass es einen „gemeinen Tourist“ dorthin selten verschlägt, was ja nicht weiter verwunderlich ist. Eine Betreuerin des Museums äußerte, dass sie sich gerne mehr Besucher wünschen würde, die in Ägypten ihren Urlaub verbringen. Wer dafür ein wenig Zeit und das Interesse mitbringt, dem sei das Museum auf jeden Fall empfohlen! Mit 50 Ägyptischen Pfund (EGP, 2,00 €) für den Eintritt und 10 EGP (0,40 €) für eine Fotografieerlaubnis sind die Kosten dafür auch überschaubar.



Menschen bei den EFW

Stefan Geppert -Vielseitiger Helfer

Unser Zugbetrieb erfordert eine Menge Helfer und Unterstützer. Manche stehen eher im Vordergrund, andere sind nicht in der ersten Reihe sichtbar, aber trotzdem sind auch diese Kolleginnen und Kollegen unverzichtbar. Wir stellen in dieser Ausgabe Stefan Geppert vor, seit 2016 ist er Mitglied bei den EFW und seitdem sowohl im Fahrbetrieb als auch im Arbeitseinsatz in der Streckeninstandhaltung sehr aktiv... und nicht immer in der ersten Reihe sichtbar. Und auch für Stefan haben wir einige Fragen vorbereitet.

BNN: Was fasziniert Dich an der Eisenbahn an sich?

Stefan: Die Eisenbahn steht gestern wie heute für eine Mobilität, die zu Recht das Prädikat "nachhaltig" trägt. Und wir als EFW repräsentieren die Mobilität der vergangenen Zeit, einer Zeit, die noch deutlich entschleunigter war als heute.

BNN: Warum engagierst Du Dich gerade in einem Museumsbahnverein?

Stefan: Vordergründig geht es bei den EFW um die Eisenbahn, aber damit die Eisenbahn auch fahren kann, sind eine ganze Reihe Tätigkeiten nötig, die gar nichts direkt mit Eisenbahn zu tun haben. Eine solche Vielfalt können andere Vereine nicht bieten.

BNN: Wie bist Du gerade auf die EFW aufmerksam geworden?

Stefan: Ich bin im Internet auf den Verein

gestoßen. Die Darstellung des Vereins auf der Homepage hat mich sehr angesprochen und schnell war klar, dass ich dort dabei sein möchte.

BNN: Wie siehst Du Dich im Verein? Was sind Deine Stärken im Bahnbetrieb?

Stefan: Ich bin ja noch relativ neu im Verein, daher sehe ich mich derzeit nicht in der Rolle des "Machers". Aber überall, wo meine Unterstützung gebraucht wird, bin ich dabei. Gerne an den Samstagen auf der Strecke, aber auch Sonntags im Zug, hinter der Theke oder als Ladeschaffner. Wenn besonders großer Andrang zu erwarten ist, kann man bei mir auch Fahrkarten am Bahnhof

erwerben. Besonders spannend finde ich auch unsere Touren im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit auf verschiedenen Aktionen in der Wetterau.

BNN: Denke mal an einen Fahrtag mit sehr vielen Gästen. Wann ist dieser aus Deiner Sicht erfolgreich gewesen?

Stefan: *lacht* Erst mal wäre für mich wichtig, dass keine Personen- und Sachschäden entstehen. Aber im Ernst, wichtig ist eine harmonische Zusammenarbeit im

gesamten Team, so dass die Arbeit auch Spaß macht. Und dann kommt das Lob der Fahrgäste von ganz alleine, das ist Lohn und Ansporn genug.

BNN: Und Dein bisher lustigstes Erlebnis?



Stefan: Tja, manchmal ist die Welt wirklich sehr klein und es hat sich wohl schon herumgesprochen, dass ich bei den EFW bin. So sprach mich eine Kollegin an und wollte Karten für ZUGLUFT bei mir bestellen. Ich konnte die Anfrage an Stefan John weitervermitteln.

BNN: Wo möchtest Du Dich hinentwickeln im Rahmen Deiner Tätigkeit bei uns?

Stefan: Also erst einmal bin ich aus Spaß an der Freude bei den EFW, so dass ich gar keine konkreten Ziele habe. Es ist ein Hobby und ein Ausgleich zum Beruf. Aber Führungsausgaben beispielsweise die Übernahme eines Mandats im Vorstand kommen für mich nicht in Frage.

BNN: Lokführer auf der Dampflok käme nicht in Frage?

Stefan: Nun, das ist ja schon eine Suggestivfrage... Ich will das nicht ausschließen, aber für die Übernahme einer solchen verantwortungsvollen Aufgabe erwarte ich eine gründliche und fundierte Ausbildung. Schüler und Lehrer sollten dann schon zusammenpassen.

BNN: Anderes Thema: Wie schätzt Du die zukünftige Entwicklung von Museumsbahnen allgemein und der EFW im Speziellen ein?

Stefan: Es wird sicher nicht einfacher für Vereine wie die EFW, die eher Nischen bedienen. Ich glaube auch, dass die Zahl der Eisenbahnvereine tendenziell sinken wird, hier in Hessen steht unser Verein ja noch sehr gut da. Steigende rechtliche Anforderungen mit grenzwertigem Mehrwert und Erwartungen verschiedener Interessengruppen an der Strecke erschweren dem Ehrenamt die Existenz doch deutlich. Hier wäre eine Regulierung mit Augenmaß gefragt.

Wir als Verein sollten uns dabei auf unsere Kernkompetenz konzentrieren und nicht auf zu vielen Baustellen "tanzen".

BNN: Wird es uns gelingen, auf im Zeitalter des rasanten Wandels mit unseren "altmodisch" anmutenden Fahrten dauerhaft attraktiv zu sein?

Stefan: Unsere Chance besteht darin, ein "Anker" zu sein. Wir stehen für eine Konstante in dieser "verrückten" Welt. Immerhin, fehlendes W-LAN im

Zug hat noch niemand bemängelt. Wichtig ist die regionale Identifikation in einer globalen Welt, wir sind Teil der Wetterau und verstehen uns als echten Aktivposten. Durch ein solches "WIR-Gefühl" entsteht schon eine positive Grundstimmung, worauf man aufbauen kann. Um unsere Kernkompetenz zu stärken, könnte ich mir die Zusammenarbeit mit einer technischen Hochschule vorstellen, wo kommt man sonst mit alter mechanischer Technik in Verbindung? Dass wir in unserer Administration mehr und mehr auf Digitalisierung setzen, ist dabei nur ein Nebeneffekt.

BNN: Wie wird es uns gelingen, mehr Menschen für eine aktive Mitarbeit zu begeistern?

Stefan: Da haben sicher alle Vereine eine echte Herausforderung. Wo es möglich ist, sollten Aufgaben abgegrenzt werden, da es aus meiner Sicht schwieriger wird, den "Allzweckmitarbeiter" zu finden, Deswegen wird wahrscheinlich eine Fokussierung sowohl inhaltlich als auch zeitlich in Zukunft eher erfolgversprechend sein. Das bringt vor allem Freiräume für Leute, die sich unabhängig einbringen wollen. Da sich Eisenbahn in erster Linie um Menschen dreht, sollte sich das Motto der EFW darauf beziehen: "Hier können Leute...alleine und in der Gruppe tätig sein, Alte von Jungen lernen usw..." Menschen haben unterschiedliche Zeitbudgets und auch Interessenslagen, deswegen macht es Sinn, die Einstiegshürden niedriger zu legen.

BNN: Welche Unterstützung können wir noch gebrauchen?

Stefan: Aus meiner Sicht ist die Unterstützung der Politik auf allen Ebenen gefragt. Die Bahn hat ein ungeheueres Potenzial, das muss aus meiner Sicht gefördert werden. Unser Holzzugverkehr stellt einen ganz signifikanten Beitrag zur Entlastung des Straßenverkehrs mit schweren LKW dar. Und auch wenn wir "nur" eine Museumsbahn sind, so leisten wir einen sehr greifbaren Beitrag zum Umweltschutz und der CO²-Reduktion. Ich finde, das gehört anerkannt.

BNN: Stefan, wir danken für das Gespräch!

Eisenbahnen weltweit

Alaskas Eisenbahnen



Im Vergleich zu den vorherigen Ausgaben unserer Mitgliederzeitung begeben wir uns diesmal viele

Der Bau begann im Mai 1898 und bereits am 21. Juli des Jahres konnten die ersten 6,4 Kilometer



Strecke bis Boulder eröffnet werden. Am 20. Februar 1899 erreichte der erste Personenzug den White Pass und damit die Staatsgrenze zu Kanada. Die 32,2 Kilometer lange Strecke von Skagway hierher überwand dabei 873 Höhenmeter. Ein Tunnel sowie zahlreiche Talbrücken mussten gebaut werden.

Goldschürfer auf der Heimreise kamen am 6. Juli 1899 zeitig früh mit dem Dampfer in Bennett an und kauften Zugfahrkarten für einen Zug um 14 Uhr, obwohl auf dem Bahnhof noch kein Gleis vorhanden war. Viele Passagiere waren so erpicht auf eine Weiterfahrt, dass sie sogar den Arbeitern halfen,

tausend Kilometer in Richtung Westen, nach Alaska. Dieter Bititelli hat sich auf die Reise dorthin begeben und erzählt, was er dort eisenbahntechnisch erlebt hat. Genauso wie in den anderen 48 Staaten der USA wurde Alaskas Entwicklung stark vom Wachstum der Eisenbahn-Industrie beeinflusst. Es gab eine Zeit als im Territorium von Alaska mehr als 20 Eisenbahngesellschaften betrieben wurden. Heute sind davon nur noch zwei übrig: die WHITE PASS AND YUKON ROUTE (WP&YR) und die ALASKA RAILROAD (ARR).

Die WP&YR wird im Sommer betrieben (Mai – September) und bringt heute Passagiere über die ursprüngliche Strecke von Skagway in Alaska nach Carcross am Lake Benett in British Columbia in Kanada.



die Strecke bis zum Bahnhof Bennett fertigzubauen, so dass der erste Zug pünktlich um 14 Uhr in Bennett abfahren konnte. Zwei Tage später wurde schließlich der reguläre Bahnbetrieb mit Dampfbetrieb aufgenommen.





Die zweite hier vorgestellte Bahn ist eine echte Museumsbahn und spiegelt die Hoffnungen vieler auf ein besseres Leben wider. Die Alaska Railroad begann mit dem Zusammenschluss von zwei Eisenbahnen aus der Goldgräberzeit, der Alaska Central, die später zur Alaska Northern wurde, und der Tanana Valley Railroad (TVRR).

Erste Bauarbeiten begannen im Spätsommer 1904 in Chena mit dem Bau einer Sägemühle, Verschiebebahnhof und ähnlichen Bauten. Die Arbeiten kamen nur in gelegentlichen Stößen voran, abhängig von der Ankunft von Schiffen die erst fahren konnten nachdem das Eis auf dem Yukon und

Baumaterial für die Eisenbahn sorgte in dem Frühjahr für plötzliche Aktivität und die Bauarbeiten gingen mit erneutem Eifer weiter. Allerdings mussten die Baumaterialien für den Bau der Trasse bis zur Ankunft der Lokomotive Nummer 1 am 4. Juli per Hand oder Pferd bewegt werden.

Die Lokomotive 1, die schon die erste Dampflok im Yukon Territory war, wurde nun auch die erste Dampflok im Binnenland von Alaska. Ihre erste Aufgabe war es, beim Bau der Eisenbahnlinie zu helfen. Die Hauptlinie nach Fairbanks wurde Mitte Juli fertig und ein goldener Nagel, der von Gold aus der Umgebung



geschmiedet war, wurde am 17. Juli gesetzt.



Tanana aufgebrochen war. Das Baumaterial das im Sommer 1904 geliefert worden war ging schnell zu Ende, und Nachschub kam erst Mitte Mai 1905. Die Ankunft von ungezählten Schiffsladungen von

Anfang 1910 gingen die Einnahmen zurück, hauptsächlich weil neue Beförderungsmittel erschienen. Die Eisenbahn hat sich davon nie wieder erholt und die TVRR wurde schliesslich am 1. November 1917 als bankrotte Bahngesellschaft für 200.000 \$ verkauft. Der letzte Zug fuhr am 1. August 1930 nach Fairbanks.

Die Lokomotive 1, die erste Dampflok die TVRR gekauft hatte, wurde in Fairbanks ausgestellt und fand ihren Weg in den heutigen Pioneer Park in Fairbanks. Dank des Einsatzes von örtlichen Leuten

wurde sie in betriebsfähigem Zustand restauriert und von Bahnenthusiasten wie wir im Freilichtmuseum Pioneer Park betrieben.

Museumsbahn Termine

Nikolausfahrten 2017

Kurz vor Jahresende gehören unsere Nikolausfahrten wie jedes Jahr als fester Eintrag in den Kalender. Auch in 2016 ist das so! Wie immer fahren wir am ersten Adventswochenende von Bad Nauheim nach Griedel und zurück. Und auch in diesem Jahr sorgen wir im Zug für Speis und Trank...und der Nikolaus wird wieder dabei sein. Die Nachfrage ist sehr groß, deswegen ist eine Reservierung erforderlich. Also am besten ganz schnell die Plätze reservieren. Das Reservierungsformular auf unserer Internetseite ist schon freigeschaltet. Unsere Fahrtermine:

- 2. Dezember 2017
- 3. Dezember 2017

Abfahrt ist jeweils um 14.00 Uhr und 16.00 Uhr ab Bad Nauheim. ➡ www.ef-wetterau.de



Neujahrsfahrt 2018

Zugegeben, es hört sich alles noch weit weg an, so beispielsweise die Jahreszahl 2018. Planen sollte man aber jetzt schon. Und auch das Jahr 2018 begrüßen wir wieder mit einer Neujahrsfahrt von Bad Nauheim nach Münzenberg. Das Ganze startet am **1. Januar 2018 um 13.00 Uhr** von Bad Nauheim-Nord. Inkludiert ist neben der Fahrt ein kalt-warmes Buffet in unserem Buffetwagen (nomen est omen!), so dass die Küche daheim kalt bleiben kann. Die Fahrkarten sind nur im Vorverkauf erhältlich und können schon jetzt auf unserer Internetseite gebucht werden.

Vogelzugfahrten 2018

Die Fahrsaison für Vogelzug ist wie jedes Jahr nur kurz, jeden zweiten Sonntag von April bis Juni bieten wir diese besonderen Fahrten an. "Der frühe Vogel fängt den Wurm", im wahrsten Sinne des Wortes. Deswegen möchten wir Sie auf die Fahrtermine im Jahr 2018 hinweisen. Die Fahrt beginnt um 9.00 Uhr ab Bad Nauheim-Nord und dauert ca. 4 Stunden (Rückkehr gegen 13.00 Uhr). Anmeldungen können über unsere Vogelzug-Internetseite getätigt werden.

Der Vogelzug fährt im kommenden Jahr an folgenden Terminen:

- 25. März 2018
- 22. April 2018
- 13. Mai 2018

➡ www.vogel-zug.org

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
Fotos und Mitarbeit: Stefan John,
Jörg Theopold, Tristan Gurb, Dieter
Bititelli, Florian Weber, Manuel
Härter, fotolia
Zeichnungen Vogelzug : Dr.
Wolfgang Glasner



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



➡ www.ef-wetterau.de

