

Eisenbahnen weltweit

Die Erzbahn nach Kiruna

Diesmal geht's in zwei verschiedene Länder, die eine Bahn miteinander verbindet: Schweden und Norwegen. Im



Gebiet rund um das schwedische Kiruna befinden sich große Eisenerzvorkommen, die seit vielen Jahren abgebaut werden. In diesem Gebiet ist jedoch keine Schwerindustrie angesiedelt, so dass ein leistungsfähiger Weg zum Abtransport des Erzes gefunden

werden musste. Der kürzeste Weg führte aber nicht zu einem schwedischen Hafen, sondern ins norwegische Narvik. Sowohl Kiruna als auch Narvik befinden sich nördlich des Polarkreises, was aufgrund der extremen Wetterbedingungen besondere Anforderungen an Fahrzeuge und Material stellt.

Die Strecke wurde bis 1903 von Lulea über Malmberget und Kiruna nach Narvik erbaut. Der Grund für den Bau der Strecke war von Anfang an der Güterverkehr in Form des Erzes. Dadurch, dass Schweden und Norwegen zu dieser Zeit

eine Union bildeten, war diese zwischenstaatliche Lösung relativ einfach zu realisieren. Schweden hat dabei von Anfang an die Federführung übernommen. Der Personenverkehr spielte immer -bis heute- eine untergeordnete Rolle. Die Strecke ist insgesamt 473 km lang (zusammen mit der Stichstrecke nach Svappavaara 536 km), in

Normalspur 1435 mm erbaut und vollständig elektrifiziert. Die Elektrifizierung wurde schon zwischen 1915 und 1923 im Stromsystem 15 kV, 16 2/3 Hz vorgenommen.

Die zwei Länder bedingen es, dass auch Bezeichnungen voneinander abweichen. So wird die Bahn in Schweden als Malmaban (Erzbahn) bezeichnet, hingegen

nennen die Norweger diesen Verkehrsweg Ofotbanen (nach der Landschaft Ofoten, die sie durchkreuzt). Grandiose Landschaften und Natur prägen diese Bahn, die als nördlichste Bahnstrecke im westeuropäischen Streckennetz bezeichnet werden kann. Narvik ist mit den Koordinaten 68° 26' N, 17° 25' O der nördlichste Bahnhof der westlichen Welt, aber aufgrund seiner geographischen Lage und der damit verbundenen ganzjährigen Eisfreiheit prädestiniert für den Abtransport des Eisenerzes in alle Welt. Narvik verdankt seine Existenz gar den Erzkommen um Kiruna.

Zur Eisenbahn: das Erz wird in Selbstentladewagen transportiert, die leer 20



Tonnen, beladen bis zu 80 Tonnen wiegen. Die Züge aus den Bergwerken umfassen bis zu 68 Waggons. Die Schieneninfrastruktur erfuhr in den vergangenen Jahren einen Ausbau, um noch leistungsfähiger zu werden und immer größere Zügeinheiten aufnehmen zu können. Beeindruckend sind die Lokomotiven. Die ältere Baureihe Dm, erbaut



→ www.lkab.com
→ www.miniatur-wunderland.de



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

Mitarbeit: Stefan John, Simona Nitsche (Fotos), Christian Rühl



hat 16 Achsen, besteht aus drei Teilen, die Leistung beträgt 7.200 kW. In den Jahren 2002 - 2004 wurden die ersten IORE-Loks mit einer Leistung von 10.800 kW ausgeliefert, so dass in nicht allzu ferner Zukunft mit einer kompletten Ablösung der Altbau-Loks zu rechnen ist. Die große Leistung der Loks ist nicht nur den langen Zügen, sondern auch den anspruchsvollen Geländeverhältnissen geschuldet. Zwischen Riksgränsen und Narvik müssen auf 40 km immerhin 520 Höhenmeter überwunden werden. Nach der konjunkturbedingten Flaute im Stahlgeschäft fahren die Züge nun wieder im Zweistundentakt ans Meer. Die Erzbahn "in klein" ist auch im Miniatur-Wunderland in der Hamburger Speicherstadt nachgebaut, das liegt praktisch auf dem Weg nach Norden, die Originalbahn anzuschauen.

Ausgabe 10
Dezember 2010



Bahnhof Bad Nauheim-Nord



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

Aktuell

Nikolausfahrten 2010 -fast im Schnee-

Es war das erste Adventswochenende in diesem Jahr und im ganzen Rhein-Main-Gebiet lag Schnee, selbst in Frankfurt. Im ganzen Rhein-Main-Gebiet? Nein, ein kleiner Landstrich entlang unserer Strecke erfreute sich eines erfrischenden Grüns, von Schnee keine Spur. Das tat jedoch der vorweihnachtlichen Stimmung keinen Abbruch, für die vielen kleinen Kinder Augen war ER der eigentliche Höhepunkt der Fahrten: der Nikolaus. Nicht nur, dass der Nikolaus an sich schon eine imposante Erscheinung darstellt, er hatte für jedes Kind ein Geschenk parat. In



nomie stärken.

Nach einem etwas zögerlichen Vorverkauf waren dann doch alle Züge so gut wie ausgebucht, was uns natürlich immer besonders freut, denn dann war

die Arbeit bei der Vorbereitung nicht umsonst. Wer gehofft hatte, in diesem Jahr vielleicht einmal die Krauss-Maffei



vor dem Museumszug zwischen Bad Nauheim und Griedel anzutreffen, der wurde enttäuscht. Kurz vor dem Start der diesjährigen Fahrten konnte die V 36 wieder fahrtüchtig repariert werden und damit ein stiler Museumszug präsentiert werden.

Am 5. Dezember erfolgt eine weitere Nikolausfahrt im Rahmen des Partnerprogramms der Sparkasse Oberhessen und dann ist die Fahrtsaison 2010 endgültig beendet. Die Neujahrsfahrt ist schließlich schon in 2011. Drei Wochen Pause, die sich unsere Mitglieder in diesem Jahr wahrlich verdient haben. Aber die Saison 2011 wartet schon!



Frohe Weihnachten!
Wir wünschen allen unseren Mitgliedern, Freunden und Geschäftspartnern ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes und erfolgreiches neues Jahr!

Liebe Freunde der EFW,
liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr geht zu Ende und viele von uns erfreuen sich an den festlich geschmückten Innenstädten, besorgen die Geschenke, verfallen vielleicht ganz der Hektik des vorweihnachtlichen Trubels. Ich hoffe nicht, dass dies bei Ihnen so ist. Für die EFW war es in der Tat ein sehr turbulentes und ereignisreiches Jahr. Geprägt durch die Landesgartenschau und das Rosenfest blieb nicht viel Freiraum für die eigentlichen Vereinsaktivitäten. Haben wir unsere Ziele erreicht? Sicherlich nicht alle, so ist nach wie vor die Personaldecke recht dünn, wengleich wir hier einige neue Kollegen begrüßen konnten. Und was folgt im nächsten Jahr? Ganz einfach, wir werden gemeinsam alles dafür tun, die EFW erfolgreich in das 37. Jahr seines Bestehens zu führen. Die Herausforderungen werden eher größer und ich bin mir sicher, es wird wieder spannend und interessant. Ganz bestimmt dürfen wir wieder viele schöne Momente erleben.

Bis dahin wünsche ich Ihnen ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr, Ihr

Stefan John

Nachruf

Am 25. August 2010 verstarb unser langjähriger Vorsitzender und Ehrenmitglied

Ulrich Ströhle

Im Sommer 1984 besucht ein 38-jähriger Interessierter unseren Clubabend. Er ist ruhig und hört sich alles an. Doch jeder, der ihn beobachtete, sah, dass er nicht einen Bürojob ausübte, sondern ein Mann der Taten war. Der Clubabend ging zu Ende und er fragte, was morgen am Samstag gearbeitet wird und kündigte an, um 8 Uhr im Verein zu sein; danach startete seine unvergleichliche Karriere, die geprägt war durch Aktivitäten und zielstrebiges Verändern der EFW von einem „Krauterer-Verein“ hin zu einer sehr gut aufgestellten Museumsbahn.

Er hat das Motto: der erste Vorsitzende muss mit guten Beispiel voran gehen, intensiv gelebt. Jede freie Minute arbeitete er an den Vereinszielen, viele Veränderungen wirken bis heute nach und Vieles trägt seine Handschrift. Wenn in 10 Jahren jemand fragen wird, warum in der Lokhalle Rauchverbot ist, aber trotzdem dort Aschenbecher hängen, dann weiß man, dass dies auf Uli Ströhle zurückzuführen ist.

In Anerkennung und Würdigung seiner Verdienste um die Eisenbahnfreunde Wetterau wird ihm im Clubhaus eine Gedenktafel gewidmet.

Stefan John

Eisenbahnfreunde Wetterau e.V.

EFW-Termine

► **Christkindlmarkt Bad Nauheim:**
Vom 17. - 19. Dezember 2010
finden Sie uns auf dem Sprudelhof
in Bad Nauheim

► **Die Neujahrsfahrt 2011 am 1. Januar 2011, Fahrstrecke von Bad Nauheim nach Münzenberg und zurück, Abfahrt um 12.00 Uhr und 15.00 Uhr ab Bad Nauheim-Nord**

Aktuelle Informationen und Hinweise zu den Fahrzeiten finden Sie auch auf unserer Homepage:
www.efw-wetterau.de

Verein

Wettbewerb Europa Nostra 2010

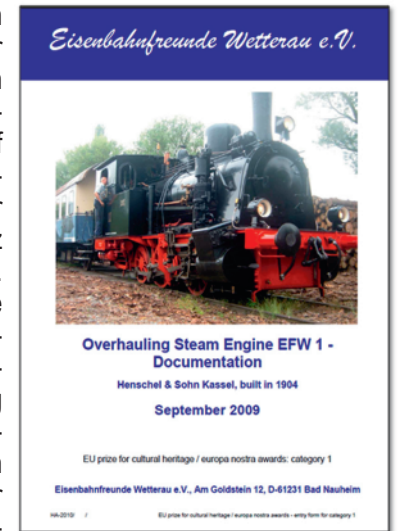
Wer oder was ist denn eigentlich "Europa Nostra"? Es ist das Motto dieser europäischen Organisation, die sich um die Bewahrung des europäischen Kulturgutes bemüht. In jedem Jahr werden Mittel für verschiedene Projekte zur Verfügung gestellt, die erhaltenswerte Kulturgüter bewahren. Eine der förderungsfähigen Kategorien ist die Bewahrung von Kulturgütern wie Baudenkmäler oder technischer Denkmäler. Über



den VDMT, unseren Dachverband, sind wir auf den Wettbewerb aufmerksam geworden und es kam gleich die Idee, im Rahmen des europäischen Wettbewerbs die Aufarbeitung unserer Dampflok zu präsentieren. Gesagt, getan. Die Dokumentation war fertig gestellt und nun musste sie noch ins Englische übersetzt werden. Auch das war kurz vor Bewerbungsschluss noch fertig und dann gingen die

Unterlagen per Express vom Frankfurter Flughafen nach Den Haag, der Zentrale von Europa Nostra.

Auf nationaler Ebene in die engere Wahl gekommen, inspizierte Ende letzten Jahres ein Mitarbeiter unsere Lokomotive in Bad Nauheim. Gespannt haben wir auf weitere Ergebnisse gewartet, aber leider reichte es nicht ganz für eine Prämierung. Aber immerhin sind die EFW nun auch auf europäischer Ebene bekannt geworden. Jörg Theopold verfasste dabei die Dokumentation und Andrea Hartenfeller sorgte für die Übersetzung ins Englische.



► www.europanostra.org

Verein

Personalien: Zwei neue Lokführer und ein Rangierer

In diesem Jahr starteten wir eine kleine Ausbildungsoffensive. Gut ausgebildetes Personal ist unerlässlich für einen sicheren Eisenbahnbetrieb, selbst wenn es sich dabei "nur" um eine Museumsbahn handelt. Wer also das Ziel verfolgt, schon immer einmal bei einer großen Eisenbahn aktiv im Betriebsdienst mitzuwirken oder gar Lokführer zu werden, für den heißt es erst einmal büffeln. Theorie und Praxis gehören dabei eng zusammen. Technisches Hintergrundwissen ist erforderlich, um kleinere Störungen beseitigen zu können. Drei unserer Kollegen hat all' das nicht abgeschreckt und sie haben die Ausbildung erfolgreich absolviert: Manuel Härter und Mario Schruf haben die Prüfung zum Triebfahrzeugführer bestanden und Thomas Wille zum Rangierer und Zugbegleiter.

Wir gratulieren und wünschen den Kollegen allzeit gute Fahrt!



Thomas Wille, Mario Schruf und Manuel Härter in ihrem Element
(von links nach rechts)

Eisenbahnbetrieb

Gelbe Flitzer aus den Bergen

Die Motorbahnwagen der ÖBB finden bei den EFW nicht nur großen Zuspruch, weil sie so leuchtend gelb strahlen, sondern durch ihre Eigenschaften: kräftiger Motor, Zweiachs-Kettenantrieb, hervorragende Heizung, Platz für 9 Personen, Regel-



zug- und -stoßeinrichtung und Druckluftbremse mit der Möglichkeit, auch ganze Züge damit zu versorgen und zu bremsen. Neben dem komfortablen Rangieren haben sie sich sowohl im Gleisbau als auch für Sonderfahrten sehr bewährt. Deshalb müssen die kleinen Fahrzeuge jederzeit einsatzbereit sein.

Neben den 4 MBW X626 befinden sich auch 5 MBW X616 im Bestand, wovon 2 derzeit als motorloser Beiwagen aufgearbeitet werden. Dank der professionellen Unterstützung der ÖBB in Knittelfeld konnten beide Baureihen mit fehlenden Ersatzteilen komplettiert werden. Unser Dank geht hier besonders an die Hilfe der "ehemaligen Eigentümer"

Menschen bei den EFW

Christian Rühl -Theken sind seine Welt-

Manchmal mehr im Hintergrund, manchmal an der vordersten Front: Christian Rühl, unser Mann an der Theke. Er kümmert sich um die Verpflegung unserer Gäste im Zug und im Clubheim und lässt es sich nicht nehmen, selbst mal den "Wirt" zu spielen, wie er sich selbst gerne nennt.

BNN: Eisenbahn und Gastronomie, wie kommst Du zu dieser Verbindung?

Christian: Ich mache das schon seit Beginn meiner Tätigkeit im Verein. Vor 25 Jahren war das der einfachste Einstieg, einfach mal an der Theke zu helfen. So ergab es sich, dass ich an der Aufgabe hängenblieb und seit 8 Jahren auch die Organisation verantwortete. An mir ist wohl ein Gastronom verloren gegangen.

BNN: Der Betriebsdienst reizt Dich weniger? Dort gibt's ja auch viel Arbeit...

Christian: Im Betriebsdienst habe ich immer schon ausgeholfen und werde dies auch weiter tun. Aber ich denke, ich habe meine Nische gefunden und dazu für die EFW eine sehr wichtige Nische. Die Zeit spielt auch eine wichtige Rolle, denn ich bin beruflich sehr eingespannt und der Betriebsdienst bedingt Ausbildungen. Vielleicht mache ich meine Ausbildung zum Rangierer /

Beimann zu Ende.

Schon 1990 bin ich als Hilfsheizer auf der T3 gefahren, ein tolles Erlebnis in meinem damaligen Alter.

BNN: Du bist über die Familie in den Verein gekommen. Was verbindet Dich noch?



Christian: Die alte Technik im Maßstab 1:1 ist halt doch was Anderes als die Modellbahn. Nicht nur bei der Eisenbahn, sondern auch bei alten Autos, meinem zweiten Hobby.

BNN: Was sind die großen Herausforderungen für Dich als Vorstandsmitglied?

Christian: Im Vorstand tätig zu sein, heißt für mich, das Vertrauen der Mitglieder zu gewinnen und zu motivieren. Es geht dabei um die Sache und nicht um persönliche Interessen, das ist wichtig. Beruf, Familie und Hobby lassen sich heute leider immer schwerer "unter einen Hut" bringen. Die Aufgaben werden anspruchsvoller. Deswegen wünsche ich mir neue aktive Mitglieder, damit wir unsere Museumsbahn auf Dauer erhalten können. Die jüngste Entwicklung lässt mich da sehr optimistisch sein.