

A photograph of a high-speed train (TGV) stopped at a station platform. The train is white with blue and yellow accents. The platform has a concrete bench in the foreground.



Seite 4

Besucher sieht man also nicht viel vom Bahnverkehr. Ein weiteres bei uns schon vergessenes Relikt: Bahnsteigkarten, nur so ist der Zugang zum Bahn-

Monorail:

Bahnhof Bad Nauheim-Nord



A photograph of a small, historic railway station building. The building has a gabled roof with a dark brown upper section and a lighter lower section. A sign on the side of the building reads "BAD NAIHÖRN NORD". The building is situated next to a railway track, and there are trees and a blue sky in the background.

Vorhang auf für ZUGLUFT !

A collage of three photographs showing theatrical performances. The top photo shows a stage with a red carpet and a poster. The bottom-left photo shows three performers on stage. The bottom-right photo shows a woman in a red dress performing.

Der Theaterzug rollt durch die Wetterau

➔ www.kultur-ist-leben.de



Stefan John

Verein

Mitgliederversammlung 2011

Am 25. März 2011 fand unsere diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung in Bad Nauheim statt. Die Rückschau ließ auf ein sehr arbeitsreiches und erfolgreiches Jahr -nicht zuletzt der Landesgartenschau geschuldet- zurückblicken. Deutlich gestiegene Einnahmen im Personenverkehr, rückläufige Einnahmen im Holzzugverkehr ließen das Gesamtergebnis den Vorstand optimistisch in die Zukunft blicken. Die Aufarbeitung der Dampflok ist vollständig bezahlt, so dass in diesem Jahr die Reparatur begonnen werden soll. Stefan John dankte im Namen des Vereins allen Mitgliedern für ihr großes Engagement



Der neue Vorstand (von links): Mario Schruf (2. Beisitzer), Stefan John (1. Vorsitzender), Prof. Heinz Kopp (2. Vorsitzender), Manfred Göbel (Kassierer) und Christian Rühl (1. Beisitzer)

und ihren unermüdlichen Einsatz. In diesem Jahr standen zudem Vorstandswahlen an: der alte Vorstand ist (fast) der neue Vorstand. Mario Schruf wurde neu als zweiter Beisitzer in den Vorstand gewählt, nachdem Jörg Theopold dieses Amt im vergangenen Jahr aus persönlichen Gründen zur Verfügung gestellt hat.

EFW-Termine

- **Saisonstart 2011:** Die reguläre Fahrsaison 2011 startet am **3. April 2011**
- **Tag der offenen Tür:** am **13. Juni 2011** (Pfingstmontag) ab 10.00 Uhr in Bad Nauheim auf dem Vereinsgelände
- **ZUGLUFT:** Nächste Fahrt am **14. April 2011** um 19.30 Uhr ab Bad Nauheim-Nord mit CLAPP & CLAPP -Comedy und Artistik-

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

Auf der Strecke zwischen Bad Nauheim und Münzenberg

Der Bahnhof Bad Nauheim-Nord



Mit dieser Ausgabe "Bad Nauheim-Nord" beginnen wir eine neue Reihe, in der wir unsere Strecke ausführlich vorstellen möchten. Dabei sind natürlich die Bahnhöfe von besonderem Interesse. Wir beginnen am Ausgangspunkt unserer Museumsbahnstrecke: dem Bahnhof Bad Nauheim-Nord.

Letztlich ist das vorhandene spartanische Bahnhofsgebäude das Letzte an der Strecke, welches noch nicht in Privatbesitz gegangen ist (und damit als Wohnhaus zweckentfremdet wurde) und damit dem eigentlichem Zweck dient. Gelegen am Kilometer 11,0 (gemessen von Butzbach aus) unserer Strecke, liegt er nördlich des DB-Bahnhofs Bad Nauheim und ist durch diesen nur über die Fußgängerunterführung zu erreichen. Eine Tatsache, die manche unserer Gäste ganz schön ins Schwitzen bringt, wenn sie auf dem DB-Bahnsteig warten und bemerken, dass sie in wenigen Minuten bis zur Abfahrt den Bahnsteig erreichen müssen. Äußerlich weitgehend im Originalzustand aus dem Betrieb der Butzbach-Licher-Eisenbahn erhalten, bildet er sozusagen eine "feste Größe" in einem Bahnhofsareal, auf dem sich in den vergangenen Jahrzehnten wahrlich viel verändert hat. Dank der Landesgartenschau 2010 hat sich auch hier das Umfeld zum Positiven geändert. Die Strecke von Butzbach nach Bad Nauheim wurde für Nebenbahnen relativ spät

eröffnet. Der letzte Abschnitt von Rockenberg nach Bad Nauheim-Nord ging erst 1910

in Betrieb -einem Zeitpunkt als viele Nebenbahnen in Deutschland bereits in Betrieb waren und in unserem Fall vor allem auch die Hauptstrecke nach Gießen. Diese Tatsache hat unserer Strecke stets das Leben schwer gemacht, denn die Besiedlung im Wettertal war früher und ist bis heute eher dünn und bietet wenig Potenzial. Das Bahnhofsgebäude selbst besteht aus einem Dienstraum, der den Verkaufsraum beim Museumszugverkehr beherbergt und einen Lagerraum für Eisenbahnrelikte. Früher war dort der Warteraum für Reisende untergebracht. Mit dem Ende des regulären Personenzugverkehrs 1975 war damit hier Schluß.



Dienstraum



Seite 2



Streckenunterhaltung

Die Arbeiten auf der Strecke...

Neues Jahr und.....neue Arbeit an der Strecke. Vor dem Start der kommenden Fahrsaison müssen natürlich noch viele Arbeiten erledigt werden. Der strenge Winter hat auch bei uns -dabei vor allem an den Bahnübergängen- seine Spuren hinterlassen. Die Schlaglöcher auf den Straßen kennen wir alle. Wenn diese Schlaglöcher jedoch an einem Bahnübergang in Erscheinung treten, dann ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die Beseitigung zuständig. Das bedeutet konkret für uns: raus und die Schäden reparieren. Die Signalisierung auf der Strecke wurde ebenfalls ergänzt: die Signale Hp 0 wurden an verschiedenen Bahnübergängen angebracht. Der Triebfahrzeugführer muss hier bei regulären Zugfahrten anhalten und den Übergang manuell sichern lassen (durch den Beimann).



Aber auch die Fahrzeuge benötigen vor dem Einsatz einiges an Vorbereitungsarbeit. Die Wagen müssen "abgeschmiert" werden. Dabei wird das alte Fett von Puffern und anderen beweglichen Teilen entfernt und durch neues Fett ersetzt. Frisches Öl sorgt für den einwandfreien Lauf von Gewinden und anderen sicherheitsrelevanten Komponenten und Verschleißteilen. Selbstverständlich werden die Bremsen vor dem ersten Einsatz im regulären Museumszug überprüft. Sicherheit geht vor: der technisch einwandfreie Zustand der Fahrzeuge wird jedes Jahr im Rahmen der so genannten Einsatzuntersuchung durch einen

Eisenbahningenieur bescheinigt. Unsere Fahrgäste können sich also auf technisch einwandfreie Fahrzeuge auf Ihrer Museumszugfahrt verlassen. Dank unserer Mitarbeiter.



Menschen bei den EFW

Manuel Härter -die Stimme im Nikolauszug-

Manuel ist noch gar nicht so lange dabei, aber er hat sich dem Verein von Anfang an mit viel Engagement und frischen Ideen gewidmet. In der letzten Ausgabe unseres Mitgliedermagazins haben wir darüber berichtet, dass er kürzlich die Prüfung zum Lokführer bestanden hat. So fährt er oft den Museumszug oder die Motorbahnwagen auf der Strecke. Und eins kennen die Gäste unserer letztjährigen Nikolausfahrten schon: seine Stimme. Die Ansage über das, was da kommen wird, hat sicher viele Kinder in Staunen versetzt...

BNN: Die EFW haben ihren Sitz in Bad Nauheim und Du wohnst im Hochtaunuskreis, nicht gerade um die Ecke. Wie bist Du zu den EFW gekommen?

Manuel: Im Internet habe ich gesehen, dass auf den alten Schienen in der Wetterau noch Museumszüge fahren, und habe dann mit der Zeit immer öfters Fotos gemacht. Dadurch hatte

ich schon Kontakt zu unserem Vorsitzenden. Als ich dann erfahren habe, dass man die TF-Ausbildung machen kann, war klar, dass ich mitmachen möchte.

BNN: Und seitdem trifft man Dich sehr häufig an der Strecke und auf dem Vereinsgelände. Was reizt Dich an der Eisenbahn?

Manuel: Bei den EFW, dass die Technik noch greifbar, also von Hand veränderbar ist und trotz ihres teilweise beachtlichen Alters noch funktioniert. Und allgemein es ist halt etwas Anderes - Auto fährt jeder...

BNN: Was machst Du am liebsten bei den

EFW?

Manuel: Selbst fahren -vor allem Motorbahnwagen- oder an der Strecke arbeiten, hauptsächlich an der Technik wie den Bahnübergängen.

BNN: ...und was am wenigsten gerne?

Manuel: Gute Frage... bisher nichts!

BNN: Wie hast Du die ersten Monate erlebt? Was war am schwierigsten, was am leichtesten?

Manuel: Am Anfang hatte ich viele Dienste als Beimann, da hatten wir auch noch wöchentlich Holzzüge. Das war schon anstrengend, aber schön. Die Aktiven haben mich sofort nett aufgenommen. Inzwischen bin ich schon verantwortlich für die Arbeiten an der V 36.



Seite 3