

Eisenbahnen weltweit Namibia -Afrikas letzte Wildnis-



Namibia -ehemalige deutsche Kolonie im Südwesten Afrikas- ein land mit phantastischer Landschaft und Tierwelt. Viele Spuren der deutschen Kolonialherrschaft sind noch zu erkennen. So auch im Eisenbahnnetz, welches in der Grundstruktur ab 1902 entstand. Diese Struktur trug zunächst militärischen und wirtschaftlichen Interessen (Bodenschätze!) Rechnung und weniger den Transportbedürfnissen der Bevölkerung. Ein Umstand, der sich bis heute auf die Verkehrsentwicklung im Bahnnetz auswirkt.

Doch zunächst zu den Eckdaten: in der Zeit von 1902 bis 1915 (Kapitulation der knapp 3.500 Soldaten starken deutschen Schutztruppen gegenüber der Übermacht der Südafrikanischen Union) wuchs das Netz zunächst, um die wichtigen "Metropolen" des Landes zu verbinden. Begonnen wurde daher konsequenterweise mit der Verbindung vom Atlantischen Ozean von Swakopmund in die Hauptstadt Windhoek. Die Strecke wurde in 600mm-Spurweite ausgeführt und später auf die 1.067mm-Kapspur umgespurt. Weitere Strecken entstanden



den ausgehend von Windhoek, um weitere Regionen des Landes zu erschließen.

Eine Besonderheit bildet dabei die Otavibahn, die aus den Anforderungen der OMEG (Otavi Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft) entstand, um das in Tsumeb befindliche Kupfererz zur Küste (und damit nach Europa) transportieren zu können. Die insgesamt 567 km lange

Strecke wurde 1906 eröffnet und 1910 verstaatlicht. Ab 1958 wurde die Strecke auf 1.067mm umgespurt und dabei weitgehend neu trassiert, diese Arbeiten waren bis 1961 abgeschlossen. In Swakopmund ist der Bahnhof der Otavi-Minengesellschaft original erhalten und beherbergt heute ein Heimatmuseum.

Auf dem Weg in die Gegenwart: Namibia (ehemals Deutsch-Südwest-Afrika) wurde bis 1990 südafrikanisches Mandatsgebiet. In dieser Zeit wurden die Eisenbahnen des Landes rasch den South African Railways unterstellt und ab 1922 auch offiziell Teil derselben. In den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde aufgrund der Wasserknappheit die Verdieselung der Eisenbahnen vorangetrieben.



Heute wird das Eisenbahnnetz in Namibia von der TransNamib Holding Ltd. mit Sitz in Windhoek betrieben. Ihr Schienennetz umfasst 2.382 Kilometer und verbindet alle wichtigen Orte Namibias. Alle Strecken werden in der 1.067mm-Kapspur betrieben. Das Schienennetz hat vor allem im Güterverkehr eine gewisse Bedeutung, im Personenverkehr wirkt sich die aufgrund der Erfordernisse in der Entstehungszeit der Strecke ungünstige Linienführung abseits der Siedlungen negativ auf die Nachfrage aus, obwohl seit 1994 der Fahrzeugpark (u.a. mit chinesischen Lokomotiven) kontinuierlich erneuert wurde.

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

Aktuell wird das Streckennetz in Richtung Angola weitergebaut, um dort Anschluss an das angolanische Schienennetz zu erhalten. Ein Aushängeschild ist der "Desert Express", ein Hotelzug, der zwischen Swakopmund und Windhoek verkehrt. Eine grandiose Landschaft und einige Halte auf der Strecke mit kulinarischen oder "tierischen" Erlebnissen lassen diese Fahrt sicher zu einem der Höhepunkte eines Namibia-Urlaubs werden.



www.namibia-tourism.com

Ausgabe 4
Juni 2009



Bahnhof Bad Nauheim-Nord



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

Aktuell

Bruchmühlbach in Bad Nauheim

Wie kommt Bruchmühlbach nach Bad Nauheim? Ganz einfach, mit Hilfe der Kulissenbauer eines Filmteams. Denn unser Bahnhof und der Museumszug war kürzlich die Kulisse für einen Film. Der Film wird in den 50er Jahren spielen, damit alles authentisch aussieht, wurde das Graffiti entfernt und die Stationsschilder überklebt. Alles, was in irgendeiner Weise an die Gegenwart erinnern könnte, wurde im und am Bahnhof unsichtbar gemacht. Mit Hilfe eines Pavillons mutierte der Bahnsteig zur Garderobe zum Schminken der Schauspieler und Statisten. Unser Zug bildete dabei den Hintergrund einer Zugfahrt vom Land in die Stadt (und damit die große weite Welt). Im Zug und an der Strecke wurden weitere Aufnahmen gedreht, mehrfache Anfahrten, mal schnell, mal langsam, die Kamera-

position mal hier, mal dort. Für das Zugpersonal eine sehr spannende Abwechslung zum normalen Zugverkehr. Nach gut zwei Stunden war der "Spuk" vorbei...und aus Bruchmühlbach wurde wieder Bad Nauheim-Nord. Welcher Film hier gedreht wurde, das können wir selbstverständlich hier noch nicht verraten. Sobald uns die Sendetermine oder Kinopremieren bekannt sind, halten wir Sie auf dem Laufenden.



Liebe Freunde der EFW,
liebe Leserinnen und Leser,

Ferienzeit ist Reisezeit. Mit welchem Verkehrsmittel fahren Sie in Ihren wohlverdienten Urlaub? Mit dem Auto oder weiter weg mit dem Flugzeug? Oder gar mit der Eisenbahn? Eisenbahnen machen auch Begegnungen möglich: mit Menschen, fremden Ländern und Kulturen oder Landschaften, spannende und interessante Begegnungen, wie Sie sie auch in Ihrem Urlaub erleben werden. Oder auch mit Alltäglichem, ja fast Vergessenem, wie auf einer Fahrt auf den verträumten Nebenbahnen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine schöne Ferienzeit, Ihr

Stefan John

Verein

Ordentliche Mitgliederversammlung der EFW



Am 27. März 2009 fand die diesjährige Mitgliederversammlung der EFW statt. Die EFW konnten 2008 auf das bisher erfolgreichste Jahr der Vereinsgeschichte zurückblicken. Neben dem Tätigkeitsbericht standen auch Neuwahlen des Vorstands an. Mit großer Mehrheit wur-

de der amtierende Vorstand im Amt bestätigt: Stefan John, Prof. Heinz Kopp, Manfred Göbel, Christian Rühl und Jörg Theopold werden die Geschicke des Vereins für weitere zwei Jahre lenken.

An der Strecke

In Münzenberg wird aufgeräumt

Der Holzzugverkehr in Münzenberg hinterlässt immer wieder deutliche Spuren. Durch die Verladung des Holzes gelangt Rinde und weitere Reste der Stämme zwischen die Gleise, auf die Zuwegung. Hier muss regelmäßig "klar Schiff" gemacht werden. Vor einigen Wochen haben wir einen Arbeitssamstag genau für diesen Zweck genutzt: mit Hilfe



des Schienenbaggers, zweier Radlader und jeder Menge Handarbeit haben wir die großen Mengen Rinde beseitigt. Dabei wurden nicht nur die Wege gereinigt, sondern das gesamte Bahnhofsareal inklusive der Gleise und der Laderampe. Lange wird es wahrscheinlich nicht dauern, bis mit dem nächsten Holzzug wieder die Verschmutzung eintritt. Dann heißt es wieder einmal: auf nach Münzenberg, den Bahnhof aufräumen.

Übrigens: Derzeit fahren ca. zwei Holzzüge im Monat auf unserer Strecke zwischen Münzenberg und Griedel, die aktuellen Termine finden Sie auf unserer Homepage.

Fahrzeuge

Motor für die MaK 650 D

Erinnern Sie sich noch? Anfang 2007 ist unsere MaK 650 D von Bremervörde nach Bad Nauheim in einem kleinen Lokzug zusammen mit der Krauss-Maffei gekommen. Bekanntermaßen war die Maschine beim vorherigen Besitzer, den Verkehrsbetrieben Elbe-Weser (EVB) schon seit geraumer Zeit wegen Motorschaden abgestellt. So fuhr die Lokomotive auch bei uns zunächst auf das Abstellgleis, denn es galt einen neuen Motor zu finden. Nun ist dieser Motor gefunden. Die OHE (Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft) in Celle setzte eine Reihe gleicher Lokomotiven des Herstellers MaK aus Kiel ein. Dort sind wir fündig geworden und seit Anfang des Jahres befindet sich nun ein funktionsfähiger Motor inklusive Lüfter mit noch vorhandenem OHE-Logo auf unserem Vereinsgelände. Die

Aufarbeitung der "großen" MaK wird sicher noch etwas auf sich warten lassen....aber wer weiß....zunächst sind wir sehr gut mit den laufenden Projekten beschäftigt.



Eisenbahnbetrieb

Stimmungsvolle Holzzüge...



Selbst Güterzüge können faszinieren, wenn sie in der richtigen Stimmung im perfekten Licht fotografiert werden. Die kleine Fotoserie entstand bei Abendlicht auf einer Holzzugfahrt Anfang des Jahres im Bahnhof Münzenberg. Klar wickeln wir unsere Holzzüge ehrenamtlich mit der gebotenen Professionalität ab, aber bei so schöner Stimmung hält das Lokpersonal gerne einmal inne.



Fahrzeuge der EFW

Der Thekenwagen Cid 27 83224 Frankfurt

Wir widmen uns in dieser Ausgabe unseres Mitgliedermagazins einem Fahrzeug, welches in unserem Museumszugverkehr so alltäglich ist, dass es vielen vielleicht gar nicht (mehr) so sehr auffällt. Unser Thekenwagen übernimmt doch eine extrem wichtige Funktion für Fahrgäste....und auch die Mannschaft ein: mit seiner Hilfe ist die Versorgung mit Speisen und Getränken

sichergestellt. Doch selbstverständlich diente der Waggon nicht immer diesem Zweck. Es handelt sich bei dem Wagen um eine so genannte "Donnerbüchse", einer Einheitsbaureihe für Personenwagen der Deutschen Reichsbahn. In den 20er und 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts begann man, die Baureihen im Personenzugpark zu



standardisieren (Rationalisierung und Standardisierung sind also keine Erfindung der "Neuzeit"). Die Personenwagen wurden in Ganzstahlbauweise (anfangs in Eisen) gebaut. Hierdurch verursachten die Fahrzeuge durch fehlende Dämmung wesentlich höhere Fahrgeräusche als die Wagen in Holzbauweise...und schon hatten die Waggons im Volksmund den Spitznamen "Donnerbüch-

sen". Unser Fahrzeug stammt aus dem Jahr 1928 und die Gattungsbezeichnung Cid deutet darauf hin, dass der Wagen zunächst als Personenwagen der 3. Klasse im Einsatz war. Gebaut wurde er unter der Fabriknummer 18285 von der Maschinenfabrik Esslingen am Neckar. Insgesamt wurden 440 Waggons dieser Bauart gebaut (in der damaligen Zeit waren sie also so alltäglich wie heutzutage die Doppelstockwagen im DB-Nahverkehr). Der Waggon ist genau 14.000 mm über Puffer lang und wiegt leer 19 Tonnen. Bevor das Fahrzeug in den 80er Jahren zu den EFW kam, diente er lange Zeit als Bahnhofswagen in Frankfurt. Heute erinnert lediglich sein Äußeres an die frühere Bestimmung; innen ist der Wagen als Bar- und Bistrowagen eingerichtet, natürlich unter Wahrung seiner historischen Substanz.

➡ www.efwetterau.de



Menschen bei den EFW

Rita Michel -Mutter der Kompanie-

Rita Michel, eine Vereinskollegin, die fast untrennbar mit dem Thekenwagen und der Verpflegung unserer Gäste verbunden ist. Ein Stück Kuchen für die Fahrgäste, ein Lolli für das mitreisende Kind und auch der Kaffee für das Lokpersonal, immer hat Rita ein herzliches und freundliches Wort.

BNN: Rita, wie erlebst Du denn eigentlich die Fahrten und die Fahrgäste? Wird es nicht mit der Zeit langweilig?

Rita: Nein, langweilig wird es nie. Wir haben ja viele unterschiedliche Fahrgäste: Erwachsene, Kinder, manchmal Behinderte, Gruppen oder Einzelreisende. Alle haben so ihre Erwartungen. Wir versuchen, jeden Kunden individuell zu bedienen. Besonders viel Spaß machen dabei die Kinder, denn für sie ist so eine Bahnfahrt ja ein echtes Erlebnis.

BNN: Du bist ja schon eine Weile dabei, was hat sich in den vergangenen Jahren verändert?

Rita: Seit 1991 bin ich dabei, Anfangs habe ich sogar bei den Arbeitseinsätzen mitgewirkt unter anderem beim Bau der Halle, aber da bin ich in den Ruhestand getreten. Heute gilt es, pro Fahrt zwei Kuchen zu backen. Der Betriebsablauf ist etwas anders, so fährt heute der Thekenwagen im Zug mit, früher stand er mit der Gastronomie in Münzenberg.

BNN: Was war denn Dein lustigstes Erlebnis im Zug?

Rita: Da fällt mir spontan gar nichts ein, manche Sonderzugfahrt mit Partygästen war schon legendär, da schwankte der ganze Zug.

BNN: Kannst Du Dich noch an Deine erste Fahrt erinnern?

Rita: Ehrlich gesagt nein.

BNN: Was wünschst Du dem Verein für die Zukunft?

Rita: Etwas mehr Aktive, damit die Arbeit auf mehr Schultern ruht.

BNN: Danke Dir für das Gespräch.

