Die Eisenbahnfreunde Wetterau e.V.

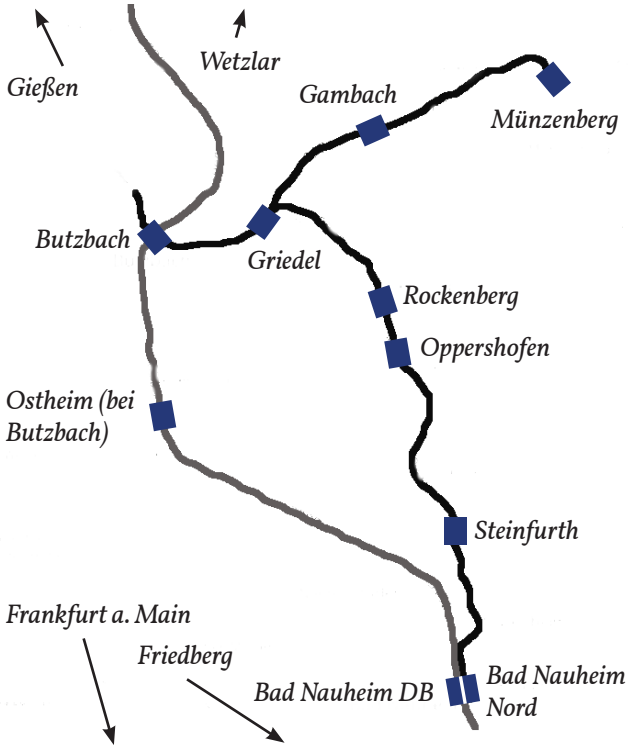
Von Stefan John

Als sich im August 1974 einige Eisenbahnbegeisterte in Friedberg trafen, um einen Modellbahnverein zu gründen, konnte wohl noch keiner ahnen, das 50 Jahre später eine ganze Eisenbahnstrecke in Vereinsbesitz sein sollte.

Am 23. August 1974 trafen sich einige Eisenbahnbegeisterte in der Friedberger Gaststätte „Darmstädter Hof“ zu der Gründungsversammlung. Damit war der Verein „Eisenbahnfreunde Wetterau e.V.“ gegründet mit der Idee ein Modellbahnverein zu sein und immer ein Auge auf das große Vorbild zu haben. Kurze Zeit später konnte der Verein eine ehemalige Rottenaufenthaltsbude (Unterkunft für Bahnarbeiter) in Bad Nauheim anmieten und fortan war der Vereinssitz Bad Nauheim.

Der Verein hat inzwischen über 50 aufre gende und abwechslungsreiche Jahre hinter sich. Die anfängliche Modellbahnanlage im Vereinsheim in Bad Nauheim war bald einer Zerstörung Opfer geworden, sodass anschließend nur noch wenig Modellbahn gefahren wurde und die Idee eines Museumszuges wuchs, da das Vereinsheim am Ende der „Butzbach-Licher-Eisenbahn“ in Bad Nauheim liegt. Um die Resonanz auf einen solchen Zug auszuprobieren wurde in Kooperation mit der Museums-Eisenbahn Darmstadt-Kranichstein im Jahr 1976 ein Zug angemietet, der an zwei Fahrtagen auf der Strecke Bad Nauheim Nord – Griedel – Münzenberg verkehrte. Die Resonanz war riesig und die Mitglieder der EFW erfanden

Die Diesellok V36 bei einer Leerfahrt vor dem Bahnhof Griedel am 24. Juli 2017. Foto: Stefan John



Übersichtskarte mit der Strecke der Butzbach-Licher-Eisenbahn (schwarz) und der Hauptstrecke Frankfurt-Hannover (grau). Grafik: Ferdinand Drexler

sich neu und verschrieben sich der großen Museums-Eisenbahn. Die ersten alten Personenwagen wurden angeschafft und aufgearbeitet und ab 1979 mit einer angemieteten Diesellok der Butzbach-Licher Eisenbahn auf dem Streckennetz der BLE von Bad Nauheim Nord über Butzbach-Griedel bis nach Münzenerg historische Fahrten durchgeführt. Auch hier war der Erfolg der Fahrten vielversprechend, sodass weiter in Wagen investiert wurde. Kurze Zeit später konnten die EFW die alte Diesellok V36 der (heute ehemaligen) Zuckerfabrik aus Friedberg übernehmen und nach deren Aufarbeitung war ein eigener Museumszug einsatzfähig.

Gefahren wurde wieder auf dem Reststreckennetz der ehemaligen Butzbach-Licher-Eisenbahn, nämlich vom Vereinssitz in Bad Nauheim Nord über (Butzbach-) Griedel und weiter nach Münzenberg zum Endpunkt der Strecke. Anfänglich lagen noch

Gleise bis Trais-Münzenberg, doch darauf wurde nie gefahren und diese wurden in den 1990er-Jahren abgebaut.

Der Museumszug im Jahr 1980 bei einer der seltenen Anfahrten inButzbach Ost, dem Sitz der ehemaligen Butzbach-Licher-Eisenbahn. Der „Licher-Bier-Wagen" war immer ein wichtiger Bestandteil des Museumszuges, auch wenn er nicht für Fahrgäste genutzt wurde. Foto: Stefan John

Münzenberg lädt die Fahrgäste dazu ein, die Burg zu besichtigen und bei den verschiedenen Gaststätten einzukehren. Dazu muss ein rund 20-minütiger Fußweg in Kauf genommen werden und die Pforte der historischen Burgruine kann die Uhr danach stellen, wann es bei ihr voll wird. Die Fahrgäste nutzen dafür die Zeit zwischen der ersten und zweiten oder zweiten und dritten Fahrt mit jeweils 3 Stunden Aufenthalt um Münzenberg sowohl historisch als auch gastronomisch kennen zulernen. Nach dem Rückweg zum Bahnhof Münzenberg können die Fahrgäste in bereitgestellten Festzeltgarnituren verweilen, bis der Museumszug eintrifft.

Ebenfalls 1980 in Butzbach Ost. Der zweiachsige Packwagen hat in den warmen Monaten die Türen geöffnet. Die Fahrgäste genießen die Mitfahrt bei dieser seltenen Fahrt. Foto: Stefan John

Gerne genutzt wird dann wiederum der „Thekenwagen", der frisch Gezapftes aus Lich oder andere Erfrischungsgetränke bereithält. Natürlich wird dort auch Kaffee und Kuchen angeboten, damit der Sonntagsausflug perfekt abgerundet werden kann.

In den kommenden Jahren konzentrierten sich der stetig an Mitglieder wachsende Verein auf die Fahrzeuge und deren Einsatz. Ende der 1980er-Jahre kam die Dampflok Typ Bismarck der ehemaligen Marburger Kreisbahn hinzu. Deren Aufarbeitung stellte die erste größere Herausforderung dar, denn es musste eine Summe von rund 260.000 DM investiert werden, was nur schwer durch die Einnahmen der Fahrten finanziert werden konnte. Die Kontakte des damals rührigen ersten Vorsitzenden Uli Ströhle brachten jedoch Möglichkeiten hervor, die eine betriebsfähige Aufarbeitung ermöglichten, und der Verein meisterte dies genauso wie den Lokschup penbau in den 1990er-Jahren. Jahr für Jahr wurde an fünf Monaten jeweils einmal gefahren, ebenso zu dem Steinfurther Rosenfest mit Wagenverstärkung der DB oder BLE.

Der Star des Vereins ist natürlich die dreiachsige Dampflok Typ Bismarck von Henschel, Bj. 1904. Foto: Stefan John

Weiterhin wurde zu den Fahrten die Strecke der BLE angemietet, d.h. die BLE hatte diese noch selbst in Betrieb und unterhielt diese auch, wenn auch nur mit dem Nötigsten. Der Lokschuppen ist heute ein weithin sichtbarer Teil der Eisenbahnfreunde und manche Besucher gehen davon aus, dass wir dies von der BLE übernommen haben, denn diesen Bau traut man einfach nicht ehrenamtlichen Vereinen zu. Natürlich hatte der Kassierer der EFW mit den Darlehen für Dampflok und Lokschuppen manchmal seine Nöte, aber wir kamen bei Banken noch nie eine Monatsrate in Verzug.

In 2003 entschied die Mutter der BLE, die HLB in Frankfurt, die Strecke wegen Unrentabilität stillzulegen. Die EFW bewarben sich daraufhin zur Übernahme, was zu Beginn durch eine Pacht realisiert wurde, doch für den Verein bedeutete dies, dass sie eine Unternehmensgenehmigung für eine Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) bei der Landeseisenbahnaufsicht beantragen mussten.

Aus dem dreißig Jahre alten Verein wurde jetzt ungewollt auch ein Unternehmen, doch das war die einzige Möglichkeit das Hobby weiter durchzuführen. In der Realität hieß das, dass nun der betriebsfähige Zustand der Strecke in den Händen der EFW lag. Sie mussten marode Schwellen tauschen, die Bahnübergänge instandhalten, sowie Weichen und Brücken prüfen lassen. Alles Arbeiten, die zuvor die BLE durchführte – nun war dem Verein aber klar, warum diese die Strecke stilllegen bzw. abgeben wollten, denn der Oberbau war noch aus den 1960er-Jahren mit 95% Holzschwellen und Schienenmaterial von weit davor. Das gängige Schienenprofil war preußisch Form 6 und Form 8, aber die Achslast war mit 20 T/m durchaus hoch. Nun musste neben den erforderlichen Genehmigungen auch ein Betriebsleiter gefunden werden, der diese Arbeiten leitete, prüfte und gegenüber der Landeseisenbahnaufsicht der Kontakt war.

Die Arbeiten an der Infrastruktur überwiegen bei den Eisenbahnfreunden Wetterau, denn die rund 20km lange Strecke hat ein Dutzend Brücken, über 60 Bahnübergänge und zahlreiche Durchlässe und andere Kunstbauten. Hier wid eine Brücke in Griedel im Juni 2021 abgenadelt. Foto: Stefan John

Viele Jahre wurde dann weiter mit dem Dampfzug gefahren. Zusätzliche Angebote wurden ins Leben gerufen, wie die Nikolausfahrten, Neujahrsfahrten, oder der Vogelzug und „ZUGLUFT“ (abendliche Zugfahrten mit Kabarettisten und Buffet). Doch die Arbeiten konzentrierten sich inzwischen zu 90% auf die Instandhaltung der Strecke, die mit den rund 20,5 km etwa 30.000 Holzschwellen hat, die von Jahr zu Jahr weiter alterten und ausgetauscht werden müssen. Zwischenzeitlich gab es dann auch kürzere Streckensperrungen, wenn z.B. ein Brückenfundament neu gebaut werden musste oder einmal 100 Meter Gleis erneuert wurden.

Der Fahrplan wurde auch seit 2004 neu festgelegt und erweitert. So fuhren die EFW jetzt von April bis Oktober an jedem 1. und 3. Sonntag im Monat drei Mal von Bad Nauheim/Nord über Griedel nach Münzenberg. Der Zuspruch war ungebrochen groß.

Die Bismarck vor dem verkürzten Museumszug in Münzenberg im Jahr 2013. Foto: Stefan John

Im Jahr 2014 konnte dann sogar das 40-jährige Bestehen gefeiert werden und die Eisenbahnbegeisterten hatten inzwischen eine Verjüngungskur hinter sich, denn viele junge Mitglieder waren beigetreten und machten einen Großteil der Aktiven aus, die sich um Fahrzeuge und Strecke kümmerte. Das war sehr gut, denn die Gründungsmitglieder, die zum Teil noch Mitglieder sind, waren natürlich schon „in die Jahre“ gekommen. In den Folgejahren wuchs der Verein weiter, sowohl bei den Aktiven und Fahrzeugen, denn die Instandhaltung der Strecke verlangte ihren Tribut in Form von Spezialfahrzeugen wie Stopfmaschinen, Richtmaschinen oder den vielen gelben Fahrzeugen, die zum Transport von Menschen und Material an die Baustellen notwendig sind.

Zu erwähnen ist natürlich, dass die EFW der einzige Verein in Deutschland ist, der die ÖBB „Postkasterl“ einsetzt. Davon sind meist zwischen vier und sechs Motorbahnwagen betriebsfähig.

Seit 2007 verfügt der Verein auch über zahlreiche Motorbahnwagen der ÖBB, die inzwischen eine EBO-Zulassung erhalten haben. Oft werden die X626 für Fahrgasttransporte zu Sonderfahrten oder Sonderveranstaltungen genutzt. Foto: Stefan John, 24. April 2010

Ende 2020 musste dann die Dampflok vorübergehend stillgelegt werden, denn es waren umfangreiche Arbeiten an dem Kessel nötig, der zuletzt in den 1960er-Jahren grundlegend überholt wurde. Die Arbeiten dauern bis heute an. Corona war natürlich auch ein Einbruch bei den Aktivitäten und Einnahmen, doch die Mitglieder konzentrierten sich erneut mehr auf die Strekkenunterhaltung. Das konnte allerdings eine komplette Streckensperrung im Sommer 2022 nicht verhindern, denn die maroden Holzschwellen machten an einigen Stellen eine Befahrung mit schweren Fahrzeugen unmöglich.

Der eigentliche Gleisbau ist seit dem Jahr 2020 extrem in den Vordergrund gerückt nachdem nur „Notreparaturen“ nicht mehr ausgereicht haben. Die beiden vereinseigenen Zweiwegebagger O&K MH4S kommen dazu regelmäßig zum Einsatz, wie hier bei der Gleiserneuerung in Steinfurth am Rosenbahnsteig am 28. März 2021. Foto: Stefan John

Die letzten drei Jahre zuvor hatte der Güterverkehr zwischen Butzbach und Münzenberg zugenommen, der jetzt auch ruhen musste. Hierbei wurden in der weiteren Umgebung geschlagene Bäume von Lkw´s auf Güter wagen im Bahnhof Münzenberg verladen. Die leeren Wagen wurden zuvor von der DB in Butzbach übernommen und dann voll beladen wieder dort bereitgestellt, damit die hölzerne Fracht in Sägewerke in Deutschland und dem benachbarten Ausland gefahren werden konnten.

Hinzu kam im September 2022, dass die Unternehmens genehmigungen ausgelaufen waren, die bis dahin immer noch befristet waren. Die gesetzlichen Vorschriften hatten sich geändert und die EFW haben jeweils für das EVU und EIU eine neue Genehmigung beantragt und mit der Instandsetzung des Streckenabschnittes Butzbach – Griedel – Münzenberg im Herbst 2022 begonnen.

Durch den guten Kontakt zu der „Kali & Salz“ in Heringen konnte der Verein eine zweite Krauss-Maffei-Diesellok übernehmen. Am 22. Oktober 2020 rangiert die ML 500C einen Holzzug in Münzenberg. Dieser Bahnhof wurde im Jahr 2022 komplett auf Betonschwellen umgebaut. Foto: Stefan John

Größere Teile wurden durch Betonschwellen ersetzt. Dies ist umso schwieriger, da jetzt die Ausgaben explodieren, es aber durch die anhaltende Betriebsruhe keine Einnahmen mehr gibt. Damit ist die Finanzierung der Arbeiten mehr als schwierig und die Einnahmen können nur aus Spenden von Mitgliedern und Gönnern oder als Darlehen erfolgen. Viele glaubten den Verein nach der Streckensperrung am Ende, denn ohne Einnahmen ist eine Instandsetzung eben kaum möglich. Der rührige Vorstand verstand es jedoch die bestehenden Mitglieder zu motivieren und durch neue Aktivitäten auf den „Sozialen Medien“ neue Mitglieder zu gewinnen. Es bildete sich ein neuer „harter Kern“ von etwa 10 Aktiven, die hinter dem Plan geeint werden konnten, dass die Instandsetzung des ersten Streckenteils möglich sein muss

und wird. Viele Mitglieder spendeten, dass die monatlichen Fix-Kosten für Versicherungen, laufenden Kosten für Strom etc. und Darlehen von rund 3.500 € beglichen werden konnten. Hinzu kam, dass noch vor Corona der Hallenanbau in Auftrag gegeben wurde, der dann in 2023 fertiggestellt wurde und die Darlehensraten monatlich anstanden. Die Aufarbeitung der dreiachsigen Dampflok lief ebenso noch und die laufenden Rechnungen dazu mussten beglichen werden.

Die Bismarck wurde für Erinnerungsfotos zu ihrer letzten Fahrt vor der Zerlegung am 20. Oktober 2019 noch einmal herausgeputzt. Foto: Stefan John, Bad Nauheim Nord

Die weiteren Gleisbau-Projekte kamen finanziell noch dazu. Es wurde in den letzten drei Jahren große Streckenabschnitte erneuert: so der komplette Bahnhof Griedel mit seinen fünf Gleisen und sieben Weichen und viele 100m unterwegs. Dabei wurden die alten Holzschwellen durch Betonschwellen

Seit der Streckenstilllegung im Sommer 2022 wurden viele Gleisanlagen hauptsächlich auf dem Abschnitt Griedel - Münzenberg erneuert, wie bei Gleis 1 in Griedel. Foto: Stefan John, 19. April 2025

ersetzt und das größere Schienenprofil S49 eingebaut. Jährlich wurden bisher in die Gleisanlagen 80-100.000€ investiert. Zusätzlich noch jährlich 20-30.000€ in andere Projekte, wie die Aufarbeitung der Dampflok.

Im Jahr 2021 musste die Dampflok zerlegt und der Kessel nach Krefeld zur Reparatur abtransportiert werden. Stefan John fotografierte am 13. August 2021 das Abheben des Kessels vor de Lokschuppen in Bad Nauheim Nord.

Alle Arbeiten wurden in Eigenleistung erbracht, außer zwei 10.000€-Spenden von Anlie gergemeinden und einem Zuschuss der Sparkasse Oberhessen gab es keine Förderungen. Ziel ist es ab Frühjahr 2026 den Verkehr auf dem ersten instandgesetzten Teilstück Griedel – Münzenberg wieder aufzunehmen, damit die Bevölkerung uns wieder wahrnimmt und wir geringe Einnahmen erzielen können (da der Startbahnhof Griedel eher ein geringes Fahrgastpotential haben dürfte). Natürlich hoffen wir auch wieder auf Holzverladungen im Bahnhof Münzenberg. Dies ist alles abhängig von der Geschwindigkeit der Bearbeitung der Anträge der Landeseisenbahnaufsicht, die unseren Antrag seit Mai 2025 vorliegen hat. Im Anschluss an die Betriebsaufnahme ist dann die Instandsetzung des zweiten Streckenastes von Bad Nauheim Nord nach Griedel geplant; gerade der erste Bahnhof Steinfurth nach 4km mit seinem Rosenmuseum und zweijährigem Rosenfest ist für den sonntäglichen Ausflugverkehr sehr wichtig. Der Start dazu wurde bereits im Dezember 2025 gemacht indem das Bahnsteiggleis in Bad Nauheim Nord mit Betonschwellen erneuert wurde. Das Positive ist, dass das Freiwilligen-Team immer noch hochmotiviert ist um das Ziel zu erreichen, zur Jahrzehnt-Wende wieder mit der Dampflok auf der Gesamtstrecke fahren zu können. ■

Da im September 2016 die Diesellok ausgefallen war, musste die Dampflok die Holzzüge ziehen. Am Foto oben stellte die Dampflok die Leerwagen im Bahnhof Münzenberg bereit, am Foto unten war sie mit sechs vollbeladenen vierachsigen Holzwagen mit je 80t auf dem Weg nach Ober-Hörgen von Münzenberg aus. Die Steigung machte der 400PS starken Dampflok etwas zu schaffen.
Fotos: Stefan John

Die Krauss-Maffei-Diesellok ML 440C wr die erste „moderne" Vereins-Rangierlok. Neben dem Museumszug und den Holzzügen wurde sie gelegentlich von der HLB (Hessische Landesbahn und Nachfolgerin der Butzbach-Licher Eisenbahn) angemietet. Am 5. August 2010 rangierte sie in Butzbach Ost. Foto: Stefan John

Am 5. September 2021 steht der Museumszug abfahrbereit am Bahnhof Bad Nauheim Nord (rechts sind die DB-Gleise und der Bahnhof Bad Nauheim DB erkennbar). Hier wird der Museumszug von der Diesellok ML 500C gezogen. Aber auch eine DR V60D kam vor den Museumszügen zum Einsatz , wie beispielweise am 10. Oktober 2021 im Bahnhof Münzenberg (Foto unten).
Beide Fotos: Stefan John

Zu den jährlichen „Tag der offenen Tür" jeweils am Pfingstmontag (am Foto im Jahr 2025) werden neben den in Deutschland kaum bekannten MBW auch andere Spezialitäten des Vereins in Bad Nauheim-Nord ausgestellt. Dem Verein angegliedert ist auch die Draisinen-Sammlung. Foto: Stefan John

Der Licher-Bier-Wagen wurde 2019 bis 2020 komplett restauriert, aber wieder historisch beschriftet und präsentiert sich am 25. Oktober 2020 im Bahnhof Bad Nauheim-Nord. Foto: Stefan John

Am 16. April 2017 steht der Museumszug abfahrtbereit am Bahnsteig Bad Nauheim-Nord zu der ersten Fahrt der Saison. Foto: Stefan John

Die V36 der ehemaligen britischen Rheinarmee, danach Zuckerfabrik in Friedberg zieht gerne die Museumszüge, wenn sich die Dampflok ausruhen muss, wie z. B. am 26. September 2020, als die Lok im Bahnhof Bad Nauheim-Nord verschiebt. Foto: Stefan John

Das Auslegen der Schwellen, das Auflegen der Schienen und das Verschrauben führt das versierte Team von ehrenamtlichen Mitgliedern des Vereins durch, wie hier am 19. April 2025 beim Bahnhofsgleis in Griedel zwischen den Weichen 4 und 5. Foto: Stefan John

Nach der Gleiserneuerung und dem Schottern am Rosenbahnsteig in Steinfurth kam am 23. Juni 2021 die Stopfmaschine zum Einsatz. Foto: Stefan John

Ende des Jahres 2025 begann die Erneuerung des Bahnsteiggleises in Bad Naudorf Nord. Die Holzschwellen waren hier ebenfalls „in die Jahre“ gekommen und zu 50% nicht mehr kraftschlüssig. Das neue Gleis lag nach drei Arbeitstagen und wurde Anfang Jänner 2026 bereits eingeschottert. Foto: Stefan John

Beim Gleisbau kurz vor Gambach wurden am 5. Juli 2025 die Schienenenden gerade abgeschnitten. Foto: Stefan John

Mitmachen bei den EFW?

Mit dem Interesse, einen Eisenbahnbetrieb „von Innen kennenzulernen", Spaß am Tüfteln, technische Zusammenhänge erschließen zu wollen und sich nicht davor zu scheuen, mal „richtig anzupacken", sind bereits alle notwendigen Punkte erfüllt. Vorkenntnisse sind keine erforderlich.

Bei Interesse schreiben Sie uns eine E-Mail-Nachricht an **info@ef-wetterau.de.**

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Homepage **https://efwetterau.de/.**

Bei befahrenenen Bahnübergängen muss die Erneuerung innerhalb eines Tages geschehen. Gute Planung und viel Gerät sind notwendig, wie hier bei Gambach am 25. Mai 2025. Foto: Stefan John

Mit einem ex-DR-Schotterwagen werden alle erneuerten Bereiche eingeschottert. Der DR-Kla fasst nur 8t Schotter, hat aber eine tiefe Ladehöhe, sodass er von einem Radlader oder von den Zweiwegebaggern beladen kann (hier am 14. August 2025). Foto: Stefan John

Final kommen dann entsprechende Gleisstopfmaschinen mit einem SSP um die Gleislage zu richten, zu heben und natürlich zu stopfen. Foto: Stefan John

Unterstützen Sie die EFW!

Ihre finanzielle Unterstützung als Vereinsmitglied oder mit einer Spende hilft, die historische Eisenbahnstrecke und die Fahrzeuge für die Nachwelt zu erhalten.

Bei Interesse schreiben Sie uns eine E-Mail-Nachricht an **info@ef-wetterau.de.**

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Homepage **https://efwetterau.de/.**