



Foto: Gerd Runge

Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) Nr. 109

17. Jahrgang

Frankfurt am Main, am 16. Februar 2022

Sehr geehrte Leser, sehr geehrte Leserinnen, liebe Freunde, liebe Freundinnen der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V. am 06.01.2022 berichtet hr-MAINTOWER in einem fachkundigen Bericht über die Sorgen der HEF. Doch sehen Sie selbst. [LINK zum hr-Film.](#)



<i>Sie lesen heute</i>	<i>auf Seite</i>
hr MAINTOWER berichtet über die HEF	1
Spendenauf Ruf in der FAZ vom 26.01.22	1
Große Neujahrsumrundfahrt 2022	4
Die HEF im Spiegel der Presse	10
Linksammlung über die Neujahrsumrundfahrt	11
Vorläufiges Fahrtenprogramm 2022	12
Arbeiten an unseren Loks	13
Buffetwagen BD3yge	15
Jahreshauptversammlung	16
Impressum	15
„Rüdesheimer Christkind“ rangiert	15

Spendenaktion für Dampflok: 52 4867 für immer auf dem Abstellgleis?

Von Nikolas Holl, FAZ 26.01.2021 (leicht gekürzt und redigiert durch den Endredakteur dieses Newsletters)

Der Frankfurter Verein Historische Eisenbahn bangt um seine Dampflokomotive. Wenn das Geld für den TÜV nicht reicht, kann sie nicht mehr fahren.



Vor der großen Prüfung: Noch ist ungewiss, ob die Dampflokomotive 52 4867 jemals wieder fahren wird

Florian Faust öffnet die kleine Tür des ehemaligen Lokschuppens der Frankfurter Hafenbahn. Er ist stellvertretender Vorsitzender des Vereins Historische Eisenbahn Frankfurt, der im Ostend über eine kleine mehrgleisige Abstellanlage mitsamt Halle verfügt. Dort steht das Herzstück der Sammlung: die 1943 gebaute Dampflokomotive 52 4867. Die Ziffern sind so etwas wie Nachname und Vorname der Lok. Die 52 steht für die Baureihe – die 52-er waren Güterzugloks. Die folgenden vier Ziffern bilden die individuelle Ordnungsnummer.



Florian Faust

In der Halle riecht es nach einer Mischung aus Fahrradladen und Tankstelle. Überall liegt Verschmiertes herum, Ölkannen, alte Handtücher und überdimensionierte Schraubenschlüssel. „Wir sind kein Museum, wir sind eine Werkstatt“, sagt Faust. Die Dampflok soll schließlich nicht nur herumstehen und hübsch aussehen, sie soll wieder fahren. Faust steckt die Hände in die Hosentaschen, sein Blick ist leicht gesenkt. Er ist sich nicht sicher, ob das je wieder klappt.

Die einzige Einnahmequelle fehlt



52 4867 überquert den Bahnübergang am Betriebsgelände

An Wochenenden fuhr die Dampflok bisher auf den Gleisen der Hafenbahn am Main entlang oder kam bei Veranstaltungen in ganz Deutschland zum Einsatz. Doch wegen Corona mussten die regelmäßigen Fahrten eingestellt werden. Dem Verein fehlt damit seine einzige regelmäßige Einnahmequelle. Und ausgerechnet jetzt steht die teure Hauptuntersuchung an, der sogenannte Eisenbahn-TÜV. Wenn die Lok da nicht durchkommt, kommt sie wohl nie wieder in die Spur.

Die Dampflok ist für Faust ein Symbol für eine Zeitreise. Sie steht für eine Technologie, die man noch anfassen, riechen und hören kann, und für eine Epoche, in der alles noch nicht ganz so schnell ging. Der Verein Historische Eisenbahn bewahrt dieses Gefühl – und rettete die 52 4867 im Jahr 1985 vor der Verschrottung. Jetzt setzt der Verein auf eine Onlinespendenkampagne, um sie vor dem Abstellgleis zu retten. Das Ziel des Vereins ist klar: **Das Zeitalter der Dampfloks darf nicht enden.**

Kontrolle alle acht Jahre

Doch ausgerechnet jetzt, vor der Hauptuntersuchung, bereitet der Dampfkessel Probleme. Er macht den Großteil der Lok aus, ist quasi der Motor. Ein gewaltiger Druck bildet sich darin, bis zu 18 bar. „Ein Autoreifen hat beispielsweise zwei bar“, sagt Faust zum Vergleich.

Alle acht Jahre muss die Lok auf links gezogen werden, die zahlreichen Einzelteile müssen abmontiert und überprüft werden, viele von ihnen ersetzt. Faust zeigt auf ein kleines unscheinbares Rohr unter dem Führerstand. Optisch unterscheidet es sich nicht von den zahlreichen anderen Rohren. Faust kennt Namen und Funktion jedes einzelnen und auch den Preis.

„Wir müssen kämpfen“

Einige Teile der Dampflok müssten von Spezialisten gefertigt werden, davon gebe es nur wenige, und die forderten ihren Preis. Insgesamt kostet jede Hauptuntersuchung einen sechsstelligen Betrag.

Dabei kam der 53 Jahre alte Eisenbahnenthusiast nicht zum Verein, um sich um Bürokratie und Geld zu kümmern. Er hat einen stressigen Beruf, hoch oben, in einem der Wolkenkratzer der Stadt. Von seinem Büro aus blickt er auf den Schienen-Salat des Frankfurter Hauptbahnhofs. Faust stellt sich manchmal vor, die vielen Züge wären Modelleisenbahnen und er würde sie steuern. An Wochenenden war er gelegentlich Passagier bei den Pendelfahrten der 52 4867 auf den alten Hafenbahngleisen am Main. So hat er sich mit dem Dampflok-Virus angesteckt. Vor acht Jahren schloss sich Faust schließlich dem Verein an. Die schmutzigen Hände, der Ölgeruch und die schweren Arbeiten an der alten Maschine sind ein Ausgleich zum Beruf. Keine Bildschirme, keine Zahlen, keine Kopierer in Sicht. Hier kann Faust Dampf ablassen.

Alles in Bewegung

Faust selbst spricht von der Faszination Dampflok. Technologie versteckt sich heute in Computerchips und ist in Software verschlüsselt. „Ein Handy zum Beispiel ist für mich eine Blackbox“, sagt Faust. „Ich habe keine Ahnung, was da drin passiert.“ An einer Dampflok könne man alles, was passiere, nachvollziehen. Kolben bewegen sich, aus Ventilen entweicht heißer Wasserdampf. Wenn man nah genug rangeht, spürt man die Hitze der glühenden Kohle aus der Brennkammer. Man kann mitfahren, in den alten Reisewaggons, noch die Fenster aufmachen, den Kopf hinausstecken und winken. Dieses Erlebnis will Faust unbedingt erhalten.

Faust öffnet die Tür des alten „Hangars“ und tritt nach draußen. Ein Kohlegrill überwintert unter einem Vordach zwischen altem Gerümpel und Ölkanistern. Dahinter zieht sich der Fuhrpark des Vereins zwischen einem alten Bagger und einem Gabelstapler hin. Die vier Reisewaggons sind im originalen Dunkelgrün gehalten, der Güterwaggon mit der Metzger-Werbung ist weiß lackiert. Das Herzstück des Ensembles bildet ein originaler Mitropa-Speisewagen, den ein Spender für den Verein restaurieren ließ. Der Verein selbst könnte sich einen solchen Luxus nicht leisten, wie Faust erklärt. „Der ist genauso rot wie ein Ferrari – und war genauso teuer.“



Der Museumszug der HEF legt am „Haltepunkt Europäische Zentralbank“ einen Stopp zum Ein- und Aussteigen ein

Alt ist gut

Florian Faust will das Zeitreisen nicht aufgeben. Eine Zeitreise, die nicht nur aus der Fahrt, dem Dampf und der glühenden Kohle besteht. Sie beginnt in der Werkstatt, beim Reparieren und der Pflege, dem Bemühen, ein Museumsstück zum Fahren zu bringen. Für Faust und die rund 150 anderen Mitglieder des Vereins wäre es eine Tragödie, wenn die 52 4867 für immer aufs Abstellgleis müsste. An die linke Außenwand des Führerstandes hat jemand etwas in die feine Staubschicht geschrieben: „**Bitte keinen Lok-Down.**“

Fotos: Ilkay Karakurt, Timon Kuchenbecker, Pressefoto, Wilfried Staub

Rückblick auf die GROSSE NEUJAHRSRUNDFAHRT 2022:

Für die "Neujahrshfahrt" wurde etwas Besonderes geplant. Normalerweise werden Veranstaltungen in Städten oder Museen mit einen Sonderzug besucht, um möglichst viele Mitfahrende anzusprechen. Einerseits Dampflokfans, die wieder einmal eine lebendige Lok erleben wollen – von denen es im Rhein Main Gebiet zurzeit nur noch wenige gibt. Andererseits die kulturell und/oder kulinarisch interessierten Mitfahrenden, die einen schönen Ausflug erleben wollen.



Nach der pünktlichen Abfahrt in Frankfurt Südbahnhof ging erst zunächst über die Deutschherrenbrücke nordmainisch in Richtung Hanau

Gerade in den letzten beiden Jahren mussten diese Fahrten ausfallen, da Veranstalter Pandemie bedingt keine Planungssicherheit hatten und viele Events Monate zuvor schon abgesagt haben. Züge, die unter behördlichen Auflagen und einen umfangreichen Hygienekonzept eigentlich stattfinden konnten, mussten daher verschoben und teils kurzfristig abgesagt werden. Für einen Eisenbahnverein, der von den Fahrkartenverkäufen lebt, ist das eine Katastrophe. Sämtliche monatlichen Ausgaben laufen weiter, die Einnahmen bleiben aber aus. Eine existenzgefährdende Situation.



Ausfahrt Hanau Hbf

Zum Jahresabschluss sollte es daher eine besondere Fahrt werden. Wenn es keine konkrete Stadt als Ziel gibt, ist die Fahrt das Ziel! "Rund um Frankfurt" sollte der Sonderzug fahren. In einer "großen Acht" ging es zunächst nordmainisch über Hanau (vorbei am Vereinsgelände der Museumseisenbahn Hanau, dem früheren Bw Hanau) weiter über die RMV Strecke 49 und die Main-Weser-Bahn nach Gießen. Ab dem Oberhessischen Bahnhof fuhr der Sonderzug weiter auf der Lahn-Kinzig-Bahn nach Stockheim.



Spektakuläre Unterwegs-Ausfahrt in Hungen



Oben: kurz vor dem **Esig** Stockheim; Ankunft in (Glauburg-)Stockheim bei strahlendem Sonnenschein und +8° C mit -3





Auf 52 4867 mit ihren vier D-Zug-Wagen aus den 1960er Jahren warteten in Frankfurter Südbahnhof zahlreiche Fahrgäste - eine nahezu ausverkaufte Fahrt (soweit die Sitzplätze im Rahmen vom Hygienekonzept genutzt werden durften). Der "neue" Mitropa Speisewagen wurde natürlich wieder eingesetzt. Ein Wagen, der unseren Zug auch in optischer Hinsicht bereichert, wie die zahlreichen Fotos entlang der Strecke eindrucksvoll belegen. Im Vorfeld konnte ein Frühstücksmenü sowie ein Abendessen vorbestellt werden. Möglichkeiten, die im bisherigen Buffetwagen alleine schon aus Platzgründen so nicht möglich waren. Neben der eigentlichen Fahrt gab es auch verschiedene Halte unterwegs, die auch zum Aussteigen genutzt werden konnten. Im Zug darf ja nur die Dampflok vorne rauchen. In Gießen und Nidda gab es verschiedene Zugüberholungen. Stockheim war sogar ein längerer Halt vorgesehen. Die örtliche Feuerwehr versorgte 52 4867 mit Wasser.



Die Fahrgäste konnten direkt am Bahnhof ein kleines Bahnhofsfest besuchen. Der örtliche Kulturverein organisierte kurzfristig (dass die Fahrt stattfinden konnte, stand erst ca. 2 – 3

Wochen vorher fest) ein kleines Fest - mit Live Musik und einigen Getränke- und Essensständen, um beispielsweise regionale Weine näher kennenzulernen. Wer nicht vor Ort sein konnte, hatte über den Livestream der HSK-Show (s. den Link dazu weiter unten) die Möglichkeit, die Ankunft des Sonderzugs zu Hause anzuschauen. Ein kleines Fest mit sehr vielen Besuchern aus der Region - dank der vielen Werbung durch den Kulturverein und die Artikel in der Tagespresse. Das Modelleisenbahnmuseum im Bahnhof konnte ebenso besucht werden. Und wer schon immer den Führerstand einer Dampflokomotive besichtigen wollte - in Stockheim war auch das möglich.



Erstaunlich viele Besucher und Fotografen waren dieses Mal entlang der Strecke zu sehen. Das winterliche Wetter - sonnig, aber auch nicht zu kalt - dürfte viele zum Fest und zur Strecke gelockt haben. Ein ideales Wetter für eine sehr schöne Dampfentwicklung während der Fahrt. Eine Dampfentwicklung, die von den Fotografen im Zug nicht wie gewohnt genossen werden konnte. Das Hygienekonzept sah vor, dass die Gänge in den Wagen frei bleiben mussten. Das stundenlange am offenen Fenster stehen, war so leider nicht möglich. Zum anderen wurden im Zug an die Mitfahrenden auch tatsächlich die gedruckten Pappfahrkarten verteilt, die zuvor schon auf der Vereinswebsite zu sehen waren. Fahrkarten, die es bei der Bundesbahn nur noch bis in die 1980er oder 90er Jahre gab. Wer sich dann auch noch am Gewinnspiel beteiligte, konnte z.B. einen Sekt mit nach Hause nehmen (oder gleich im Zug trinken). Angesichts der guten Organisation der Fahrt, der freundlichen und hilfsbereiten Zugbegleiter und Kollegen im Speisewagen, dem guten Wetter, der gut laufenden Dampflokomotive und pünktlichen Fahrt, konnte es im Zug nur gute Stimmung geben. Es war also wirklich eine besondere Fahrt.

Auch in anderer Hinsicht. Wie schon vor in der Fahrtenbeschreibung und verschiedenen Presseartikeln vorab berichtet war es die vorläufig letzte Fahrt unserer 52 4867.

Nach längerem Aufenthalt in Stockheim wurde die Niddertalbahn, des Stockheimer Lieschen, befahren. Über Bad Vilbel ging es zurück zum Frankfurter Südbahnhof. Abzüglich der Halte konnten so über dreieinhalb Stunden Dampfzugfahren genossen werden.



Mit +4 fürs Erste die letzte Ankunft am Abend in Frankfurt-Süd



Zufriedene Gesichter der Mannschaft nach einer rundum gelungenen Veranstaltung



Für einige lange Monate, aber hoffentlich nicht für immer bleibt die Feuerbüchse nun erst einmal kalt

Die Untersuchung für das Fahrwerk läuft an. Nach Absprache mit einem Gutachter wird die Lok jetzt zerlegt, begutachtet und instandge-

setzt, damit sie die nächsten acht Jahre wieder fahren darf. Das erfordert viel zu leistende Arbeit von den Kollegen mit den richtigen Qualifikationen, deren Aufgaben umfangreich dokumentiert werden müssen. Die Unterstützung von externen Firmen aus der Region, um die erforderlichen Arbeiten umsetzen zu können (z.B. das Ausachsen der Lok), wird ebenso benötigt. Und natürlich auch das Sammeln von weiteren Spenden, um alle Arbeiten bezahlen zu können. Der Verein hofft, das bei weiter fließenden Spenden und den vielen ehrenamtlichen Arbeitsstunden - sofern keine teuren Überraschungen beim Zerlegen gefunden werden – im Sommer wieder fahren zu können. Dann sind die nächsten Fahrten mit 52 4867 hoffentlich wieder möglich.

Bericht: Mathis Faßbinder (2), Michael Jarke, Fotos: M. Härter, Gerhard Hohl, Michael Jarke (4), HSK, Eva + Axel Sieg (2)

Unsere Bankverbindung für Ihre Spende lautet:

Frankfurter Volksbank, DE 09 501 900 00 0000 71 08 81, SWIFT/BIC-Code: FFVBDEFF

Das berichtete die Presse (BILD und Kreisanzeiger vom 03. Januar 2021)

SISSIS letzte Fahrt

„Normalerweise fahre ich ICE. Ich fahre mit allen Sinnen, ich sehe, höre.“



Von STEFAN SCHLAGENHAUFER und ANDREAS ARNOLD (Fotos)

Frankfurt – **Mit einem lauten Seufzer stößt der stampfende schwarze Stahl-Koloss weißen Wasserdampf aus, der den überfüllten Bahnsteig am Südbahnhof in Nebel hüllt. Es könnte die letzte Fahrt der 52er sein – nach fast 80 Jahren. Der TÜV ist fällig. Dafür muss die Lok zerlegt werden. Kosten: ein sechsstelliger Betrag. Zu viel für den Verein Historische Eisenbahn Frankfurt.**

Hunderte Schaulustige und Fahrgäste sind gestern zum Gleis 9 gekommen. Seit 1985 gehört die alte Dame zu Frankfurt. 1943 wurde sie in Berlin gebaut, bis 1978 zog das 130-Tonnen-Ungetüm in Österreich Güterwagens. Als sie zurück nach Deutschland kam, wurde sie wegen ihrer österreichischen Vergangenheit „Sissi“ genannt – wie die frühere Kaiserin.

Doch der Eisenbahn-TÜV kann das Aus für den Dampf-Koloss bedeuten. Die Museums-Lok wird be-

Peter Idler (57), Chef des Mitropa-Wagens: „Der Wagen ist im historischen Originalzustand, eine kostenlose Leihgabe des Besitzers. Bin guter Dinge, was die Lok angeht, aber man weiß nie. Hoffe, dass wir keine versteckten Schäden finden.“



handelt wie ein ICE, muss eine harte, teure und monatelange Prüfung durchlaufen. Wolfgang Rotzler (56), Betriebsleiter des Vereins: „Die Untersuchung muss spätestens alle acht Jahre gemacht werden. Alle Bauteile müssen überprüft und überholt werden. Aber dieses Mal ist alles anders. Durch die Corona-Pandemie fehlen uns wichtige Fahrgeld-Einnahmen – 40 % der Kosten.“ Sollten noch Mängel dazu kommen, kommt das zu den Prüfungskosten obendrauf.

Den Vereinsmitgliedern sieht man in ihren Gesichtern die Sorgen und die Traurigkeit an. Lokführerin Siegrid Zschernack (51): „Sissi läuft gut. Aber man weiß nie, was man an versteckten Dingen findet.“ Rotzler: „Die 524867 ist die einzige betriebsfähige Dampflokomotive im Rhein-Main-Gebiet.“ Viele anderen hat in den letzten Jahren der Eisenbahn-TÜV das Leben gekostet.

Rotzler: „Wenn wir das Geld nicht zusammen bekommen, landet sie als ‘totes’ Standmodell in einem Museum.“

Wolfgang Rotzler (56), Betriebsleiter des Vereins: „Wir sind auf Spenden angewiesen, weil die Finanzmittel trotz Krediten und Spenden nur teilweise vorhanden sind.“



▲ Idler bringt Frühstück zu Gästen im ehemaligen DDR-Bordrestaurant. An der Wagenwand hängt noch der alte Speiseplan von Januar 1975. Ein Gedeck für 4,75 Ost-Mark



▲ Bernd Schafstätt (66) mit Tochter Stephanie (34): „Ich habe die Fahrt von der Familie zu Weihnachten geschenkt bekommen. Es wäre schade, wenn sie nicht mehr fahren dürfte.“



Unsere Züge kann man auch mieten – gleich, ob mit der Dampflokomotive 52 3867 oder Diesellokomotive V36 bespannt – für Fahrten auf der Hafenbahn oder Zielen bis zu 200 Kilometern. Nehmen Sie Platz in bequemen Abteilwagen und im MITROPA-Speisewagen. Fordern Sie Ihr persönliches Angebot für Gruppen bis 250 Personen an unter: info@historische-eisenbahn-frankfurt.de



Dampflokk als Publikumsmagnet

Der Zwischenhalt des Dampfsonderzugs des Vereins Historische Eisenbahn Frankfurt bot einen willkommenen Anlass für ein Neujahrsfest am Stockheimer Bahnhof. Harald Steinke hatte gemeinsam mit einigen Partnern ein attraktives Programm ausgearbeitet, das er live im Internet übertrug.

VON OLIVER POTENGOWSKI

Die Atmosphäre erinnerte an die Bahnhofsfeste in Vor-Corona-Zeiten. Ein Dampfsonderzug hatte Stockheim zu Ziel. Und wie so häufig entpuppte sich das Ereignis als Publikumsmagnet. Zahlreiche Besucher nutzten die wärmende Wintersonne für den Besuch der ersten größeren Veranstaltung im neuen Jahr. Der eingezäunte Biergarten, den Harald Steinke kurzerhand zum Glühweingarten erklärte, ermöglichte die wirksame Kontrolle der 2G-Regel. Farbige Armbändchen halfen anschließend, bereits kontrollierte von neuen Besuchern zu unterscheiden. Mund-Nase-Masken trugen zudem dazu bei, das Infektionsrisiko zu begrenzen.

Bemerkenswert ist, dass über solche Regeln schon lange nicht mehr diskutiert wird. Zu sehr ist allen bewusst, dass sie die Voraussetzung sind, um solche Veranstaltungen wie das kleine Fest für den Dampfsonderzug überhaupt möglich zu machen. Damit ist es möglich, einen Teil der Normalität der unbeschwerteren Zeiten vor der Pandemie wieder zu bele-



Der Besuch des Dampfsonderzugs des Vereins Historische Eisenbahn Frankfurt entpuppt sich in Stockheim als wahres »Zugpferd«. Bei der Abfahrt winken einige Besucher zum Abschied.

FOTOS: POTENGOWSKI

ben, ohne dass es zu einem dramatischen Anstieg der Infektionen kommt.

Leckereien und Unterhaltung

Dass das Konzept aufging, war auch dem außergewöhnlich milden und sonnigen Wetter am zweiten Tag des Jahres zu verdanken. So ließ es sich im Freien bei Flammkuchen, Apfel-Secco und anderen Leckereien gut aushalten. Nick Ramshaw und das Stockheimer Trio Heimspiel sorgten mit Livemusik für Unterhaltung. Kinder und auch viele Erwachsene ließen sich von Christiane Alles, die Seifenbla-

sen mit zum Teil gewaltigem Durchmesser in die Luft vor der Kulturhalle steigen ließ, faszinieren.

Der Höhepunkt und Anlass des Festes war jedoch die Ankunft des Dampfsonderzugs der Frankfurter Museumseisenbahner. Sechs große Reisezugwagen, darunter auch ein historischer Mitropa-Speisewagen, trafen pünktlich um 13.28 Uhr am Bahnhof Stockheim ein. Gezogen wurden sie von der Schleppenderlokomotive 52 4867, die in Kürze 79 Jahre alt wird. Dass der Zug mit etwa 250 Fahrgästen zu 90 Prozent ausverkauft war, zeigt, wie sehr sich die Menschen nach fast zwei Jahren unter

wechselnden Corona-Beschränkungen nach besonderen Erlebnissen sehnen.

Dass dem Zug in Stockheim ein besonderer Empfang bereitet wird, konnten die Fahrgäste schon vor der Ankunft erleben. Einige verfolgten über mobiles Internet die Sonderausgabe der HSK-Show vom Bahnhofsvorplatz, bevor der Museumszug selbst Hauptbestandteil des Programms wurde. Mit mehreren mobilen Kamerateams wurden Bilder unter anderem vom Auffüllen des Wassers für die Dampflokk durch die Feuerwehr und aus dem Führerstand übertragen.

Dazu informierten Mitglieder des Vereins Historische Eisenbahn Frankfurt in mehreren Interviews in der HSK-Show und zudem bereitwillig in Gesprächen mit Besuchern des Festes über ihren Verein und Technische Daten sowie Geschichte der 1943 erbauten Lokomotive. Dass diese für ihre Fahrt bis zu 40 Kubikmeter Wasser tanken kann, beeindruckte ebenso wie die Dimensionen und der unverstellte Blick auf die historische Technik. Mit Glück konnte man sogar einen Blick auf Siegrid Zscherneck erhaschen,

die den Halt in Stockheim nutzte, um die beweglichen Teile des Antriebs zu ölen.

Sichtlich Mühe hatten die Vereinsmitglieder zeitweise, die Begeisterung der Besucher des Festes für die Dampflokk im Zaum zu halten. Viele versuchten, einen möglichst nahen Blick auf die historische Technik zu bekommen. Dabei überquerten immer wieder Einzelne die Gleise. Unermüdlich schickten die Begleiter des Museumszugs allzu Neugierige wieder zurück und wiesen auf die Gefahren durch den planmäßigen Betrieb der Regionalzüge am Bahnhof hin.

Neujahrsfest jetzt regelmäßig?

Trotzdem überwogen auch bei ihnen die positiven Eindrücke. »Wir sind sehr erfreut, was die hier aufgeben haben«, lobte Oliver Kraatz vom technischen Personal des Vereins. »Wir waren auch in anderen Orten, da war das nicht so.« Harald Steinke war von der Resonanz auf das Neujahrsfest sichtlich begeistert. Gemeinsam mit den Besuchern dachte er laut darüber nach, eine neue Tradition zu begründen.



Zuwendung: Siegrid Zscherneck nutzt den Zwischenhalt, um den Antrieb der fast 80 Jahre alten Lokomotive zu ölen.



Harald Steinke und Margit Bopp werben für Oberhessen.

Nicht erschöpfende VIDEO-Linksammlung zur Neujahrsfahrt 2022

Hier geht es zur 34. HSK Show der Kulturhalle Stockheim vom 02.01.2022 **

<https://www.youtube.com/watch?v=rFxCC7ICA9I>

Ausfahrt Stockheim 02.01.22 ***

<https://www.youtube.com/watch?v=3HK961Og1co>

Große Neujahrsrundfahrt der HEF 2022 – Mitfahrt im Zug *

<https://www.youtube.com/watch?v=H3FeNOhPjv4>

Große Neujahrsrundfahrt der HEF 2022, u.a. Ankunft in Stockheim **

<https://www.youtube.com/watch?v=bzkkavvoZCQ>

Große Neujahrsrundfahrt, Zug überquert die Deutschherrenbrücke *

<https://www.youtube.com/watch?v=QOea21tnVnl>

Große Neujahrsrundfahrt der HEF 2022 mit vielen Unterwegsufnahmen ***

<https://www.youtube.com/watch?v=Oowlk4GMsr8>

Große Neujahrsrundfahrt der HEF 2022 unterwegs in Mittelhessen ***

<https://www.youtube.com/watch?v=AmClitcDWDs>

Drohnen-Video von der Einfahrt in den Bahnhof Stockheim ***

[Link.](#)

HEF Touristik Sonderzug
Sonntagsrückfahrkarte
NEUJAHRSRUNDFAHRT
02.01.2022
Frankfurt (Main)
Nidda (Oberh)
üb.
Oberhessischer Bahnhof
2.Kl. 210 km € 64,00
H R
DAS IDEALE
WEIHNACHTSGESCHENK
FÜR ALLE DAMPFLOKKFANS
für 
4 8 6 7

Als Erinnerung erhielt jeder Fahrgast ein Exemplar der limitierten Sonderprägung der Fahrkarte

JAHRESFAHRTENPROGRAMM 2022

Nachfolgend finden Sie eine Aufstellung der angedachten Sonderfahrten für das Jahr 2022. Normalerweise nennen wir mit der Veröffentlichung mehr Details zu den Fahrten. Da jedoch alle Termine unter Vorbehalt der weiteren Entwicklungen rund um Corona stehen, werden wir erst zu gegebener Zeit in die Detailplanungen gehen und die Fahrten buchbar machen. Sofern die Zurzeit durchgeführten Hauptuntersuchung unserer Dampflokomotive 52 4867 nicht rechtzeitig abgeschlossen sein sollten, kann diese Fahrt ebenso ausfallen oder mit einer anderen Lokomotive durchgeführt werden.

Wir würden uns dennoch sehr freuen, wenn Sie sich den einen oder anderen Termin vormerken.

Mit einer frühzeitigen Buchung unterstützen Sie uns in der finanziell sehr schwierigen Zeit und unterstützen die Wiederaufnahme des Fahrbetriebes.

- 19.03.: Technikmuseum Speyer oder Sinsheim mit E41, verlegt auf ??
- 18.04.: Fahrt zum „Feurigen Elias“ nach Darmstadt mit E41
- 14.05.: Rundfahrt Frankfurt mit Hafenbahn + Besichtigung ICE-Werk Griesheim + BW-Besichtigung Hanau mit V36
- 22.05.: Pendelfahrten Bad Soden-Höchst durch Stadtjubiläum Bad Soden mit 52er + V36
- 05.+06.6.: Bahnhofsfest Königstein mit 52er + V36 + ?
- 25.06.: Sommerfest in Koblenz-Lützel mit 52er oder E41
- 02.07.: Rhein in Flammen mit E41
- 16.07.: Sommerdiesel Hafenbahn mit V36 + Köf
- 17.07.: Völklinger Hütte mit E41
- eventuell: 27. oder 28.8.: Technikmuseum Speyer/ MPS (mittelalterliches Phantasie Spektakulum) in Speyer mit 52er oder E41 (Machbarkeit wird noch geprüft)
- 03.09.: DLW Meiningen mit E41 + Dampflokomotive ab Eisenach(?)
- 10.09.: Weinfest in Linz mit 52er
- 03.10.: Wein- und Museumsbahnfest in Neustadt/W. mit 52er
- 30.10.: Halloween auf der Hafenbahn mit 52er + V36/Köf
- 26.+27.11.: Weihnachtsfahrten nach Michelstadt/Erbach mit 52er
- 03.12.: Adventsfahrten NTB mit 52er + V36
- 04.12.: Rüdesheim mit 52er
- 10.+11.12.: Weihnachtsfahrten auf der Hafenbahn mit 52er + V36



Arbeiten an der 52 4867 und unseren anderen Loks



Am Samstag, den 05.02.2022, wurde im Winterquartier an den Dieselloks der HEF gearbeitet. Während die nur rollfähige Ausstellungslok V 36 405 im Schuppen verblieb, wurden an unserer Köf 322 607-2 und 236 406-5 (V36) diverse Reparaturen und Wartungen im Freigelände der Hafenbahn durchgeführt. Ein Arbeiten am Abstellplatz ist für uns aus Haftungsgründen bei der Hafenbahn nicht erlaubt. 236 406-5 darf am Wochenende 11./12. Februar 2022 unsere



52 4867 zu Arbeiten im Rahmen der Hauptuntersuchung in ein BW nach Frankfurt-Griesheim bringen. Unsere Dampflokmannschaft hat währenddessen die 52 4867 für die Überführungsfahrt bei uns im Gelände vorbereitet.

In der "guten alten Zeit" war es üblich, die Dampflokomotiven des Vereins ins thüringische Meiningen zum letzten europäischen Ausbesserungswerk für Dampflokomotiven zu überführen, um eine Hauptuntersuchung (HU) durchzuführen. Doch die Zeiten ändern sich - nicht immer zum Guten. Von den Dampflokomotiven der HEF ist nur noch 52 4867 übrig geblieben und eine HU in Meiningen ist derzeit unbezahlbar. Leider! Im ersten Pandemiejahr 2020 konnte fast keine einzige Fahrt Corona bedingt durchgeführt werden. 2021 war dies zwar wieder möglich, aber Hygienemaßnahmen zwangen häufig zu einer Unterauslastung der Züge. Die dadurch entgangenen Einnahmen reduzierten den zur Verfügung stehenden Kostenrahmen für die HU gewaltig.

Der Vorstand hatte daher beschlossen, neue Wege zu beschreiten. Begleitet von einem Gutachter wird der Verein unter Aufbietung aller personellen Ressourcen versuchen, den Löwenanteil der notwendigen Arbeiten selbst auszuführen. Dabei geht es vor allem um den Ausbau von Baugruppen und -teilen zum Zwecke der Befundung durch den Gutachter. Dieser wird dann jeweils entscheiden, welche Teile in Ordnung bzw. schadhaft sind und entweder ersetzt oder aufgearbeitet werden müssen. Dieser Prozess dauert länger, die Kosten gehen aber runter. Geplant ist der Abschluss der Arbeiten bis Mai, wobei die zeitliche Planung durchaus ambitioniert ist.

Aktuell befinden wir uns in der Phase der Befundung. Dazu muss die Lok auf ein Grubengleis gefahren werden, was nun in Kürze erfolgen soll. Dankenswerterweise hat sich die Eisenbahngesellschaft VIAS erneut als echte Stütze erwiesen, die VIAS hatte bereits bei unseren Odenwald-Fahrten nach Erbach Ende 2021 die dortige Abstellung für uns geräumt und so die

Fahrten überhaupt erst möglich gemacht. Nun lässt man uns in Ffm-Griesheim mit 52 4867 in der Werkstatt von VIAS auf ein Grubengleis, damit die Lok von unten in Augenschein genommen und befundet werden kann. Vermutlich werden mehrere Überführungsfahrten mit V36 und 52 4867 im Schlepptau dorthin notwendig werden.



Neben der Fahrwerks-HU hat ein kritischer Blick in den Kessel bereits Schäden offenbart, die dringend Instand gesetzt werden müssen und so nicht auf dem Radar waren. So sind mehrere Stehbolzen, die die Feuerbüchse mit der äußeren Umwandlung verbinden und diese damit halten, gebrochen und müssen ausgetauscht werden. Ein weiterer Kostenpunkt!

Gleichwohl steigt der Optimismus, dass der Verein trotz der finanziellen Widrigkeiten die HU stemmen wird. Denn durch die Medienberichterstattung über die HU nimmt die Spendenbereitschaft Fahrt auf und der zur Verfügung stehende Finanzrahmen wächst. Eine letztendliche Garantie kann es natürlich nicht geben, denn die Kosten dürfen die vorhandenen Finanzmittel nicht übersteigen (unser Spendenkonto finden Sie übrigens auf der Seite 15).



Da an der Lok im Vorfeld schon einige Bauteile demontiert waren (u.a. der Bosch Öler, der im Betrieb alle beweglichen Teile schmiert), mussten die Treibstangen für die Schleppfahrt abgebaut werden. So ging es am Freitagabend (11.02.) über die Hafenbahn nach Frankfurt-Griesheim.

Nach Reinigung und Befundung ging es am Samstag dann auf dem gleichen Weg wieder zurück in unser Gelände. Wir erhalten vom Eisenbahnsachverständigen in Kürze die detaillierte Arbeitsliste der für die Hauptuntersuchung notwendigen Arbeiten und können damit endgültig mit den Arbeiten beginnen.

Fotos: Maik Niekisch, Dominik Eckhardt, Olli Kraatz; Text: Wolfgang Rotzler (ÖBL)

Buffetwagen BD3yge mit neuem Heimatbahnhof

Ein ehemals treuer Begleiter der HEF-Sonderzüge hat in Hanau eine neue Heimat gefunden. Die Rede ist von unserem ehemaligen Buffetwaggon des Typs BD3yge. Durch eine verschärfte Auslegung bestehender Regeln hätte der Umbauwagen, dessen Unterbau noch aus der Zeit der Länderbahnen vor Gründung der Deutschen Reichsbahn datiert, nicht mehr wie gewohnt eingesetzt werden können. Konkret hätte der Waggon vor allem im Innern zurückgebaut werden müssen. Damit wäre ein Einsatz als Buffetwaggon unmöglich geworden und das Fahrzeug hätte seinen Nutzen für den Verein weitgehend eingebüßt. Im Hanauer Museumseisenbahnverein soll der Waggon als Gepäck- und Personenwagen zum Einsatz kommen. Daher legen die Hanauer Kameraden keinen Wert auf den Innenausbau zum Buffetwaggon - insofern kann er hier wieder zum Einsatz kommen. Die Kameraden wollen das Fahrzeug zudem auch aufarbeiten, denn es war tatsächlich in die Jahre gekommen und hätte auch bei der HEF einer Auffrischungskur bedurft.



Zur Wahrheit gehört aber auch, dass die HEF mit dem Mitropa-Speisewagen der Deutschen Reichsbahn mehr als nur über einen gleichwertigen Ersatz verfügt. Der Mitropa wertet die historischen Sonderzüge merklich auf und bietet Möglichkeiten, die der alte Dreiachser niemals geboten hatte. So kann der Speisewagen in der Mitte des Zuges geführt werden, womit er für die Fahrgäste von beiden Seiten erreichbar ist. Der alte Umbauwagen konnte immer nur am Kopf oder Ende des Zuges zum Einsatz kommen, weil durch den Einbau der Küche ein Zugang dauerhaft versperrt war. Und das Personal zeigt sich begeistert von der geräumigen Küche, in der nun richtig gekocht werden kann. Die Resonanz der Fahrgäste spricht ebenfalls eine eindeutige Sprache. Wir werden überhäuft mit Komplimenten über den schicken Halberstädter.

JAHRESVERSAMMLUNG DER HISTORISCHEN EISENBAHN FRANKFURT e.V.

Liebe Eisenbahnfreunde und -Eisenbahnfreundinnen,

leider muss die Jahreshauptversammlung erneut verschoben werden! Die Corona Pandemie macht uns abermals einen Strich durch die Rechnung. Die aktuellen Inzidenzen von klar über 1.000 in und um Frankfurt mit weiter explodierenden Neuinfektionen machen eine Versammlung in geschlossenen Räumen leider unmöglich. Wir räumen ein, dass uns die Entwicklung kalt erwischt hat. Wir werden die Versammlung aber zeitnah nachholen, sobald es die Situation erlaubt.

Der Vorstand

Bis zum nächsten Mal und bleiben Sie gesund
Ihre



Ihre Historische Eisenbahn Frankfurt

Spendenkonto: IBAN DE09 501 900 00 0000 7108 81 / BIC: FFVBDEFF
 Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. Intzestraße 34, 60314 Frankfurt am Main
 1. Vorsitzende: Siegrid Zscherneck, 2. Vorsitzender: Florian Faust
 Layout und Schlussredaktion: Wilfried Staub Bild rechts: Noch erhältlich, unser Wandkalender 2022

Hinweis: Die vorstehenden Buttons führen Sie via Mausklick direkt zu unserem vielseitigem Angebot

Sollten Sie irrtümlicherweise diese E-Mail erhalten oder möchten Sie die Newsletter wieder abbestellen, so schicken Sie bitte eine formlose Mail mit dem Stichwort „Abbestellung“ an: newsletter@frankfurt-historischeisenbahn.de

Bildeinsendung nach Redaktionsschluss



Dampfsonderzug „Rüdesheimer Christkind“ rangiert am 04. Dezember 2021

Foto: Mathis Faßbinder

Spendenaufruf

Unsere Bankverbindung für Ihre Spende lautet:

Frankfurter Volksbank, DE 09 501 900 00 0000 71 08 81, SWIFT/BIC-Code: FFVBDEFF

Bitte geben Sie im Überweisungstext Ihren Namen und Ihre Adresse an. Wir senden Ihnen dann ab Spenden von über 200,00 Euro unaufgefordert eine Spendenbescheinigung zu. Bei Spenden bis 200,00 Euro genügt es, wenn Sie Ihren Kontoauszug der Steuererklärung beifügen.