



Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) Nr. 111

17. Jahrgang

Frankfurt am Main, am 15. Juni 2022

Sehr geehrte Leserinnen, sehr geehrte Leser,
liebe Freundinnen, liebe Freunde
der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V.,
unsere Traditionsveranstaltung **MIT VOLL-
DAMPF IN DEN TAUNUS** an Pfingsten auf der
K-Bahn, die nach dreijähriger Corona geschul-
deter Pause nunmehr zum 40. Mal stattfand,

liegt mit einem in jeder Hinsicht erfolgreichem Ergebnis hinter uns. Vor allem hat das Wetter mitgespielt. Der angesagte Starkregen setzte am Pfingstsonntag genau zehn Minuten nach Abfahrt des letzten Zuges ein und war nach weiteren 10 Minuten auch schon wieder vorbei.

<i>Sie lesen heute</i>	<i>auf Seite</i>
Nachlese MIT VOLLDAMPF IN DEN TAUNUS	1
Das berichtete die Presse	4
Linksammlung zu den Videofilmen 2022	6
Arbeiten an der V36 und der 52 4867	8
Jetzt buchbar: „Rhein in Flammen 2022“	9/12
Impressum	11



Aufatmen, 52 1360-8 ist im Plan auf dem Weg nach Frankfurt am Main-Ost

Es konnte nur ein Zweistundentakt mit der Gastlok 52 1360 der IGE Werratalbahn gefahren werden, die in der Folgezeit für einige Wochen von Hanau aus im Rhein-Main-Gebiet unterwegs sein wird. Die zunächst geplante und in Königstein bekannte 42er der CFL aus Luxembourg war dann doch nicht betriebsfähig. Die vereinseigene Dampflok 52 4867 befindet sich bekanntlich noch in der Phase der Vorbereitung der HU (s. S. 9). Die bahnseits vorgeschriebene „Angstlok“ stellte die **Firma MZE** mit Ihrer 218, die sich meist ganz bequem bergauf von der Dampflok schleppen ließ, was die Auspuffgeräusche im durch den Aufwuchs gebildeten „Tunnel“ im Hornauer Wald zur Freude der Fahrgäste und Videofilmer noch deutlicher zu Gehör brachte. Im Bahnhof Königstein war eine zweite Diesellok ausgestellt und auf der roten Köf konnte man auf dem Führerstand mitfahren. Auf überraschend große Resonanz stieß das als Eyecatcher fungierende und in Eigenregie bewirtschaftete „Restaurant“ im **MITROPA Speisewagen**. Mehrere Standbetreiber mit Artikeln oder Informationen um das Thema Eisenbahn rundeten das abgespeckte Angebot ab.

Auch sonst hat im Wesentlichen alles in bewährter Manier im Zusammenspiel aller Aktiven der HEF und der beteiligten befreundeten Vereine geklappt und es kam so gut wie nicht zu unliebsamen Vorkommnissen. Der Fahrplan wurde eingehalten und die Regelzüge des RMV



Einfahrt Bahnhof Königstein; Ausstellungslok 218 117-0

nicht beeinträchtigt. Die Züge waren durch die Bank sehr gut ausgelastet. Dank der verlängerten Standzeit in Kelkheim konnte auch der Ansturm auf die Mittagszüge in geordneten Bahnen zur Zufriedenheit aller bewältigt werden.

Dabei hat es vier Wochen vor dem Termin nicht danach ausgesehen, dass die Veranstaltung überhaupt stattfinden kann. Neben der ungeklärten Frage der Zuglok waren noch andere relevante Punkte offen. Zu allem Überfluss haben die langjährigen Veranstalter und eigentlichen Initiatoren des Bahnhofsfestes, Herr Wahl und Frau Herr, die Segel streichen müssen. Eigentlich wollten sie sich aus Altergründen bereits 2020 verabschieden, haben dies aber dann auf 2022 verschoben. Die HEF und alle, die die beiden kennen, sagen Danke für fast 40 Jahre gedeihlicher Zusammenarbeit und wünschen noch viele Jahre eines geruhsamen Lebensabends.

Letztlich aber mussten beide aus gesundheitlichen Gründen Anfang April kurzfristig absagen. Nun bedarf ein solches Fest langfristiger, umfangreicher und wasserdichter Vorbereitungen, Einholung von diversen Genehmigungen bis hin zu Straßensperrungen und Einhaltung behördlicher Umweltauflagen. Die HEF kann und darf das alles aus steuerlichen Gründen und auch versicherungstechnisch nicht leisten. Ein Nachfolger konnte in der Kürze der Zeit nicht gefunden werden.



In den Schneidhainer Wiesen auf dem Weg zum steilsten Streckenabschnitt kurz vor dem BÜ Wiesbadener Straße in Schneidhain

So musste sich das eigentliche Bahnhofsfest auf die begrenzte Fläche der HLB und die Eigeninitiative einiger langjähriger Standbetreiber beschränken, die sich selbst um so Angelegenheiten, wie Anschluss an Drehstrom (150 Meter Zuleitung) und Wasserversorgung unter Anleitung und

Beaufsichtigung durch die HEF kümmern. Die HEF stellte und bezahlte lediglich den erforderlichen Toilettenwagen, da die beiden Toiletten auf dem Bahnsteig auf einen solchen Ansturm von (durstigen) Besuchern nicht ausgelegt sind.



Bei drei Umläufen durfte auch die V 36 dreimal ran

Wir danken auch an dieser Stelle noch einmal allen unseren Fahrgästen, die sich auch als Folge der guten Besetzung der Züge an das Reisen in den 1950er-Jahre versetzt fühlen konnten, wir danken allen Aktiven vor und hinter den Kulissen, den unterstützenden Kollegen aus Eisenach mit ihrer 52 1360-8 und dem Lokpersonal auf den Dieselloks, den Standbetreibern, dem Feuerwehrmuseum Frankfurt, der Stadt Königstein, den Medien für ihre Vorberichte und nicht zuletzt den Kollegen von der HLB. Wir alle zusammen hoffen, dass die Traditionsveranstaltung der HEF auf der Königsteiner Bahn und rund um den Bahnhof Königstein trotz anderen Voraussetzungen auch im Jahr 2023 fortgeführt werden kann. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

Berichterstattung: Wilfried Staub

Fotos: Lukas Frey, Markus Frey, M. Härter, Gerhard Hohl, Rüdiger Scharf, Till Schäfer, Wilfried Staub



Lok EU 90 80 0052 360-9 D IGEW



Köf 322 607-3 der HEF legte 60 Kilometer bei Führerstandsmittfahrten zurück



Der Eyecatcher des Königsteiner Bahnhofsfestes: Der Speisewagen

TZ 08.06.2022



Nicht nur für ausgewiesene Eisenbahnfans sind die Loks wie auch der Mitropa-Waggon echte Hingucker.

FOTO: BADINA

Dunkle Schwaden über dem Dampfloktfest

KÖNIGSTEIN Eisenbahnfreunde fürchten, zu Pfingsten 2023 nicht mehr anrollen zu können

Schwarzer Rauch aus Richtung Bahnhof waberte zu Pfingsten über Königstein und veranlasste einige besorgte Bürger der Kurstadt sogar, die Feuerwehr zu alarmieren. Dabei war der Rauch alles andere als ein bedrohliches Zeichen, signalisierte er doch, dass nach zwei Jahren Pandemiebedingter Pause erstmals wieder das Dampfloktfest in Königstein Station machte.

Für den schwarzen Rauch sorgte die Lok 52 1360, mit der die Reise vom Königsteiner Bahnhof bis nach Höchst und wieder zurück angetreten werden konnte. Es war bereits die 40. Auflage der zweitägigen Veranstaltung „Mit Voldampf in den Taunus“, die der Verein „Historische Eisenbahn Frankfurt“ auf die Gleise gestellt hatte. Allerdings unter besonderen Bedingungen und mit stark eingeschränktem Rahmenprogramm.

Wie Florian Faust, der stellvertretende Vorsitzende des Vereins, im Gespräch mit unserer Zeitung ausführte, waren die Einschränkungen jedoch längst nicht nur der Pandemie geschuldet. „Unser Verein kämpft ums Überleben“, stellt er unmissverständlich fest. „Alles, was nicht mit Eisenbahn zu tun hat, kann nicht über den Verein finanziert werden. Wer hier einen Stand auf eigenes Risiko betreibt, ist herzlich willkommen. Aber, wenn wir etwas bestellen und dann dafür zahlen müssen – dann ist das momentan nicht drin.“

Die Loks, die am Pfingstwochenende die Fahrgäste mit auf eine Reise durch die Bahngeschichte nahmen, waren in die-

sem Jahr denn auch angemietet. Die Firma NESA und die IG Weratalbahn griffen den Frankfurter Eisenbahnfreunden zwar gerne unter die Arme. Miete und Überführung rissen aber trotzdem ein Loch ins Budget.

„Die heute eingesetzte Dampflokt ist unserer sehr ähnlich. Beide sind 1943 in Berlin gebaut worden“, erzählte Florian Faust, der das vereinsigene Stahlross natürlich gerne im Einsatz gesehen hätte. Doch der vereinsigenen Dampflokomotive steht eine Hauptuntersuchung ins Haus. „Eine Hauptuntersuchung von historischen Schienenfahrzeugen kostet eine sechsstelligen Summe“, so der Vereinswize. „Die Loks müssen zerlegt werden, da die Prüfer in Ecken schauen müssen, in die sie nur schauen können, wenn die großen Teile ausgebaut sind.“

Es fehlt an Kohle und Ersatzteilen

Werden dann Mängel festgestellt, wird es laut Florian Faust „richtig teuer“. Denn für die historischen Schienenfahrzeuge gibt es keinen Ersatzteilmarkt mehr. Alle benötigten Teile müssen dann extra angefertigt werden. Hinzu komme, so Faust, dass man nicht einfach einen Schlosser damit beauftragen könne. „Es müssen zertifizierte Betriebe sein. Das schränkt den Kreis der in Frage kommenden Firmen schon erheblich ein.“

Dem nicht genug, wirkt sich derzeit sogar der Krieg in der Ukraine auf das Engagement der Eisenbahnfreunde aus. Bisher dampfte die Lok mit russischer

Steinkohle aus Sibirien durch den Taunus. Diese sei schwefelarm gewesen und habe einen hohen Brennwert gehabt. Mittlerweile sorgt oberschlesische Kohle aus Polen für den Antrieb. Doch diese sei deutlich teurer und schmutziger. Faust: „Trotzdem stehen wir voll und ganz hinter den verhängten Sanktionen.“

Taktfrage: Es könnte eng werden

Es ist aber nicht nur die Sorge um das liebe Geld, was die Eisenbahner umtreibt. Für Florian Faust ist es „mehr als Spekulation“, dass das 40. Fest eventuell auch das letzte sein könnte. Der Grund: Der RMV und der neue Betreiber des Streckennetzes planen laut Faust eine Taktverdichtung des Regelverkehrs auf der K-Bahn-Strecke. Bistlang rollen die Sonderzüge zum Dampfloktfest in den Zeiten zwischen den regulären Fahrten. Bei einer Taktverdichtung dürfte das eng werden. Faust: „Nach unserem Empfinden kann das nicht mehr funktionieren.“ Gelassen und eher amüsiert nahmen die ehrenamtlichen Helfer die Fragen einiger Fahrgäste auf, ob man denn auch mit dem 9-Euro-Ticket fahren könnte. „Wir mussten heute mehrfach erklären, dass wir ein ehrenamtlicher Verein sind, der jeden eingenommenen Cent in die Aufarbeitung historischer Eisenbahnen und Waggons steckt. Die meisten Leute haben das auch eingesehen.“ Ein Grüppchen älterer Damen sei trotzdem einfach eingestiegen. „Damit musste sich dann auf der Strecke der Kontrolleur auseinan-

dersetzen“, lachte Faust. Die Fahrkartenpreise richteten sich, wie im Regelbetrieb, nach der Länge der Strecke. Die Nachfrage für die Fahrten war zumindest groß. „Viele machen ein Gruppen- oder Familienevent draus und fahren hin und zurück.“

1977 hatte die Westdeutsche Bahn mit dem Slogan „Wir gewöhnen uns das Rauchen ab“ das Ende der Dampflokt-Ära eingeläutet. Danach formierten sich Vereine und Privatleute, die ihre Aufgabe darin sahen, das historische Erbe zu erhalten. „Wir dürfen zumindest noch deutschlandweit fahren“, so Faust.

Um die beiden Fahrzeuge, die auf dem Nachbargleis von außen und innen zu bewundern waren, scharten sich ebenfalls viele Besucher. Dort stand nicht nur eine Dampflokt sondern auch ein Mitropa Speisewagen der Deutschen Reichsbahn. Mitropa stand für Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft. Das Unternehmen gründete sich 1916 und löste sich 90 Jahre später auf. „Der Wagen wurde 1975 mit privaten Geldern aufgearbeitet. Er ist nicht nur so rot wie ein Ferrari, die Aufarbeitung war auch genauso teuer“, stellt Florian Faust fest.

Der stellvertretende Vorsitzende des Vereins Historische Eisenbahn Frankfurt fände es schade, wenn das Fest nicht mehr stattfinden könnte. Denn alle Beteiligten steckten eine Menge Herzblut und Geld in die Sache. Faust: „Vielleicht wird ja noch eine Lösung gefunden und DB-Start kommt uns am Pfingstwochenende mit der Taktung entgegen.“

Das berichtete die FAZ in ihrer Gesamtausgabe vom 13. Juni 2022 folgendes:
Historische Eisenbahnen müssen kämpfen



Ausfahrt Bahnhof Niederhofheim-Liederbach

Einnahmeausfälle durch Corona, teure Kohle und immer höhere technische Anforderungen: Die Museumseisenbahnen im Rhein-Main-Gebiet haben es gegenwärtig nicht leicht.

Von Manfred Köhler

**Dampfsonderzug
 WOOGTAL-EXPRESS**

**Königstein (Ts) –
 Kelkheim – Liederbach –
 Frankfurt (M) Höchst**

FMV - Fahrscheine haben keine Gültigkeit



An Pfingsten war es endlich einmal wie früher. Großer Bahnhof in Königstein: Wo sich sonst nur Dieseltriebwagen unspektakulär alle Stunde auf den Weg nach Frankfurt machen, kamen an diesen beiden Tagen alle Freunde alter Technik auf ihre Kosten. Ein Volksfest rund um die Eisenbahn mit einer Dampflok aus dem Jahr 1943 als Ehrengast, stets umlagert und hundertfach fotografiert. Drei Jahre hatte es das traditionsreiche Fest an der Endstation der Frankfurt-Königsteiner

Eisenbahn wegen der Corona-Pandemie nicht gegeben. Kein Wunder, dass das Aufatmen beim Verein Historische Eisenbahn Frankfurt, der die Dampflokfahrten organisiert, groß war. Wieder fahren dürfen mit alten Lokomotiven und Waggonen. Und wieder Geld einnehmen: 20 Euro kostete eine Hin- und Rückfahrt von Königstein nach Frankfurt-Höchst mit einem historischen Zug, doch die Kundschaft auf Nostalgie-Trip zahlte es gerne.

Es sind Einnahmen, die der Verein dringend benötigt. Denn das Coronavirus hat auch den Museumsbahnen zugesetzt, von denen es allein im Rhein-Main-Gebiet ein halbes Dutzend gibt. Sie sind auf den Einsatz ehrenamtlicher Eisenbahnliebhaber angewiesen, aber auch auf das Geld, das durch Sonderfahrten oder Eintrittsgelder hereinkommt. „Die Kosten laufen weiter“, sagt

Wilfried Staub von der Historischen Eisenbahn Frankfurt. Für deren Betriebswerk nahe dem Frankfurter Osthafen ist regelmäßig Pacht zu entrichten, und auch der Fuhrpark will unterhalten werden.



Mit Volldampf ohne Halt auf die Sekunde genau (s. Bahnsteiguhr) durch Kelkheim-Hornau zum Feierabend nach Königstein

Vor allem die fällige Hauptuntersuchung, gleichsam der TÜV für die vereinseigene Dampflok, hatte den Verein in beträchtliche Schwierigkeiten gebracht: Trotz des Engagements der Mitglieder beim Zerlegen und anschließenden neuerlichen Montieren der vielen Teile ist dafür ein sechsstelliger Betrag aufzubringen, etwa für Reparaturen, die nur professionelle Werkstätten erledigen können. Dank eines Aufrufs ist das Geld inzwischen nahezu beisammen, nicht zuletzt dank der großzügigen Spende eines Lesers der F.A.Z., der sich nach einem Artikel im Januar über die ausstehende Hauptuntersuchung an den Verein gewandt hatte. So sind die Aussichten nun gut, dass die Dampflokomotive aus dem Jahr 1943 demnächst wieder unterwegs sein wird. Für den Einsatz am Pfingstwochenende hatte man sich noch eine Dampflok bei einem befreundeten Verein in Thüringen leihen müssen.

Auch die Eisenbahnfreunde in Darmstadt-Kranichstein haben Corona zu spüren bekommen. „Schlecht“, antwortet Stephan Heldmann vom Vorstand des Trägervereins der Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein auf die Frage, wie man durch die Pandemie gekommen sei. Die Eisenbahnfreunde in der südhessischen Großstadt leben weniger vom Fahrbetrieb als vielmehr vom Eintritt in das Museum, das in den vergangenen Jahrzehnten auf dem Gelände eines ehemaligen Bahnbetriebswerks entstanden ist. Zwar sei das Museum mit seiner beachtlichen Fahrzeugsammlung durchweg geöffnet gewesen, erläutert Heldmann, aber es seien weitaus weniger Besucher gekommen als sonst. An Himmelfahrt habe man erstmals wieder zu einem größeren Fest eingeladen, und im September solle es auch wieder das traditionelle Dampflok-Fest geben. Immerhin: Die Deutsche Bahn verlangte Heldmann zufolge für das ihr weiterhin gehörende Areal ein halbes Jahr lang kaum Miete, und die Stadt Darmstadt erhöhte ihren regelmäßigen Zuschuss, zudem profitierte der Verein auch von den staatlichen Corona-Hilfen. Nun schöpfen sie auch in Darmstadt wieder Hoffnung und treiben die Pläne voran, mit den historischen Lokomotiven aus dem eigenen Bestand auch wieder eigene Fahrten anzubieten.



Der Diesellok mit der V36 406 wartet im Pbf F-Höchst um 14:25 Uhr auf die Zugfertigmeldung und Rückfahrt nach Königstein

Viele Strecken nicht mehr befahrbar

Damit werden die Schwierigkeiten aber nicht automatisch kleiner. Viele Kinder und Erwachsene freuen sich, wenn sie eine alte Dampflok im Einsatz sehen. Doch während rauchende Schloten früher für eine florierende Wirtschaft standen und Dampflokomotiven für die Reise in die weite Welt, häufen sich inzwischen Beschwerden über Ruß und Dampf, wie es beim Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen heißt, der 112 Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen in der Bundesrepublik vertritt. Zudem sei die notwendige Kohle immer schwerer zu beschaffen und werde immer teurer. Johannes Füngers, Ehrenmitglied des Verbands und selbst in einem Verein engagiert, kann davon ein Lied singen: Erst habe man Kohle aus Wales geordert, dann aus Russland, jetzt, nach dem Kriegsausbruch in der Ukraine, beziehe man Kohle aus Polen. Davon abgesehen, so heißt es beim Verband wie auch den Vereinen, werden die Anforderungen der Deutschen Bahn für Fahrten von Museumszügen auf ihrem Gleisnetz immer höher. Die größte Sorge im Moment: dass dereinst mehr und mehr Strecken überhaupt nicht mehr von Dampf- und alten Dieselloks befahren werden können, weil die Signaltechnik für sie zu modern ist. Die Zukunft des regulären Verkehrs liegt in einem Zugbeeinflussungssystem namens ETCS, das herkömmliche Signale an den Seiten der Strecken überflüssig machen würde. Die Nachrüstung historischer Lokomotiven könnte viele Vereine überfordern. Von 100 000 Euro und mehr je Fahrzeug spricht Füngers – „für einen Verein eine Menge Geld“.



Impressionen rund um das Bahnhofsfest

Die Eisenbahnfreunde Wetterau allerdings kann das alles nicht treffen. Sie müssen nicht auf Gleisen der Deutschen Bahn unterwegs sein, wenn sie ihren historischen Fuhrpark nutzen wollen. Denn sie haben eine eigene Strecke, 20 Kilometer lang von Bad Nauheim bis Münzenberg, auf der sie mit Personenzügen hin- und herfahren, vor die zum Beispiel eine Diesellokomotive aus dem Jahr 1942 gespannt wird. Der Preis für die größere Selbständigkeit auf eigenen Gleisen

ist, dass die Strecke unterhalten werden muss. Und so liefen auch in der Wetterau während der Pandemie die Kosten weiter, während der Zugverkehr eine Zeit lang ausgesetzt wurde und später nur ein Drittel der üblichen Fahrgäste erlaubt war. Unterm Strich aber ist die Selbständigkeit nicht zu überschätzen. Stefan John, der erste Vorsitzende, blickt auf die Pandemie jedenfalls ganz anders zurück als seine Kollegen aus Frankfurt, aus Darmstadt und vom Verband: „Wir haben Corona gut überstanden.“



Einfahrt des Dampfzuges in den Bahnhof Kelkheim-Mitte, angeführt von der 218 191-5 der Firma MZE

Linksammlung zu MIT VOLLDAMPF IN DENTAUNUS 2022

(nicht erschöpfende Liste, Stand: 13.06.2022)

52 1360-8 auf dem Weg nach Königstein *

Volldampf in dem Taunus mit 52 1360-8, MZE 218 191-5 und V36 406 auf der K-Bahn ***

Zum 40. Mal: Mit Volldampf in den Taunus 2022 nach Königstein (im Jahr 2022) *****

Dampfsonderzüge zum Bahnhofsfest in Königstein 2022 mit 52 1360-8 ***

52 1360 in Königstein *

Mit Volldampf in den Taunus 2022 **

Mit Volldampf in den Taunus 2022 4K **

EEP 17 / Bahnhofsfest Königstein 2022 XXL virtuell (*)

"Mit Volldampf in den Taunus" am 5.6.22 **

br52 in Frankfurt Höchst mit Volldampf in den Taunus 2022 *

Königstein 6.6.2022: 40. Königsteiner Bahnhofsfest *****

Mit Volldampf in den Taunus 2022 - 40. Jubiläum HEF ***

Pfingsten 2022 Mit Volldampf in den Taunus - vielleicht zum letzten Mal? *****

mit Kommentar

Handy-Videos vom WOOGTAL-EXPRESS ****

236 406-5 - Motor-Ölwechsel fällig

Am 18.05.2022 traf sich unsere hoch motivierte Diesel-Loktruppe und unser Werkstatt-Leiter zum Motor-Ölwechsel an unserer 236 406-5.

Diesen längst überfälligen Motorölwechsel konnten wir dankenswerter Weise in den Räumlichkeiten der Hafenbahn-Werkstatt auf einem Grubengleis durchführen. Dabei wurden auch noch sonstige Wartungs- und Fristabreiten an unserem „Boot“ durchgeführt. Nach Abschluss der Arbeiten ging es nach Feierabend zurück auf das Vereinsgelände. Es war ein knackiger und anstrengender, aber erfolgreicher Arbeitstag, mal mitten unter der Woche.

Auch solche Arbeiten stehen auf dem Programm.

Unmittelbar nach Pfingsten stehen zwei unserer Wagen zur Untersuchungsfrist-Verlängerung an. Und ganz nebenbei läuft natürlich auch noch die Hauptuntersuchung unserer Dampflok 52 4867.



Bericht: Wolfgang Rotzler; Fotos: Oliver Kraatz, Wolfgang Rotzler

Arbeiten an der 52 4867 schreiten materialbedingt mit Verzögerung voran

Es ist bei der HEF ein bisschen wie bei der großen Bahn: Es dauert alles länger als gedacht oder erhofft. Man kann unsere Dampflok 52 4867 noch als solche erkennen, doch die laufende Hauptuntersuchung hat Spuren hinterlassen. Große Bauteile bzw. -gruppen sind demontiert und haben das äußere Erscheinungsbild verändert. Es gibt Bauteile, die wir vor Ort unter Aufsicht des Gutachters wieder aufarbeiten, bei anderen geht das nicht. Die müssen zur Aufarbeitung an zertifizierte Betriebe verschickt werden. Hier gibt es Verzögerungen, weil die Betriebe zum Teil einfach länger brauchen. Die aktuelle Materialknappheit der Industrie macht sich hier bemerkbar.

Wieder andere Arbeiten müssen von externen Spezialisten vor Ort durchgeführt werden. Auch hier kommt es zu Verzögerungen, zumal die Experten zum Teil lange Anfahrtswege meistern müssen. Und zu guter Letzt sollte nicht vergessen werden, dass auch unsere vereinsinternen "Lokschauber" nur an den Wochenenden Zeit finden, die notwendigen Arbeiten zu verrichten - unter der Woche gehen die Kameraden ihren beruflichen Verpflichtungen nach. Insofern erklärt dies den mühselig langsamen Fortschritt bei der HU der Lok.

Man sollte dabei auch ins Kalkül ziehen, dass dem Verein bei einer HU in Eigenarbeit jede Erfahrung fehlt. Denn in den finanziell besseren Zeiten wurde in der Regel das Ausbesserungswerk in Meiningen angesteuert und die Lok anschließend geprüft wieder abgeholt. Das war dann eine finanzielle Herausforderung, aber keine planerische. Der Verein hofft nun, die Lok ab September wieder in Betrieb nehmen zu können. Die mit Dampf geplanten Fahrten zum Jahresende hin sind fest eingeplant.

Die eigentlich gute Nachricht ist, dass trotz etlicher "böser Überraschungen" durch entdeckte Schäden, die wir so nicht erwartet hatten, der Finanzrahmen noch immer zu reichen scheint - auch wegen der großen Spendenbereitschaft. Allen Spendern und Spenderinnen an dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön!

Endlich buchbar: Gesellschaftssonderzug am 02. Juli 2022 **ZUR NACHT DES FEUERZAUBERS im oberen Mittelrheintal**

Gewisse organisatorische Fragen sprachen dagegen, dass wir mit dieser bereits im Januar angekündigten Fahrt unseres traditionellen Sonderzuges zu „Rhein in Flammen“ früher in den Verkauf gehen konnten. Genau wie zum Bahnhofsfest in Königstein steht, wie Sie zuvor lesen konnten, unsere Dampflokomotive 52 4867 leider noch nicht zur Verfügung. Im Hinblick auf eine relativ große Gefahr einer hohen Waldbrandstufe und dem damit verbundenen finanziellen Risiko, haben wir auf die Anmietung einer fremden Dampflokomotive verzichtet. Wir nehmen gerne das Angebot unserer Kollegen vom Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein an und bespannen den Gesellschaftszug mit deren Museumslokomotive 141 228-7 in der zu unseren Wagen passenden grünen Originallackierung.

Den Fahrplan, die Fahrpreise und Informationen entnehmen Sie bitte dem Flyer auf Seite 12. Nachfolgend schon einmal ein Hinweis über den Ablauf der Feuerwerke, die Sie im fahrenden oder stehendem Zug bzw. vom Bahnsteig aus nonstop in der Zeit von 22:22 Uhr bis 24:00 Uhr verfolgen können. Schon einmal viel Spaß dabei und buchen sie schnell. Die Kapazität ist auf 140 Sitzplätze beschränkt, da wir jedes Abteil nur mit drei Personen belegen. Wenn Sie dagegen ein ganzes Abteil für bis zu sechs Personen (empfohlen werden maximal vier) buchen wollen, dann befolgen Sie bitte die Hinweise des Buchungsportals und blockieren neben dem einen Sitzplatz zum Abteilpreis auf jeden Fall noch weitere zwei Plätze zum Preis von 0,00 Euro.



Durch Klick auf oben stehende Karte gelangen Sie zu einem Video, das 2016 vom fahrenden Zug aus aufgenommen wurde, bei dem aber leider der Schluss mit dem grandiosen Abschlussfeuerwerk von 12 Minuten fehlt.

Soviel für heute. Unser weiteres Fahrtenprogramm für 2022 wird jetzt zügig online gestellt. Bitte schauen Sie immer wieder einmal auf unsere Homepage vorbei oder abonnieren unseren Facebook-Kanal.

**Bis zum nächsten Mal in etwa vier Wochen
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, ÖBL: Wolfgang Rotzler
Layout und Schlussredaktion: Wilfried Staub Bild rechts: Noch erhältlich, unser Wandkalender 2022

Hinweis: Die vorstehenden Buttons führen Sie via Mausclick direkt zu unserem vielseitigen 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



Königstein 2022



Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. (HEF)



Zum 11. Mal

Samstag, 02. Juli 2022

HEF-Gesellschaftssonderzug zur „Nacht des Feuerzaubers“ ins Obere Mittelrheintal nach Rüdesheim, Assmannshausen und Kaub am Rhein

Gepflegt: Einsatz Lok E 41 228

Der Ablauf der Fahrt wurde nach vorliegenden Informationen auf sorgfältige Weise erstellt. Fahrten von Sonderzügen unterliegen bestimmten Regeln, auf die der Veranstalter keinen Einfluss nehmen kann. Der Veranstalter übernimmt daher keine Gewähr dafür, dass alle angekündigten Ereignisse in der dargestellten Form so auch tatsächlich erlebt werden können. Hierfür bitten wir schon heute um Verständnis.

Sonderzug der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V.

Reiseverlauf:

Zuglok wird heute die Museumslokomotive „E 41 228“ in der ursprünglichen Lackierung sein, wegen der Farbgebung und der Geräusche beim Hochschalten der Schalttrufen bei Eisenbahnfans auch liebevoll „Knallfrosch“ genannt. Wir starten in Frankfurt/M Süd mit weiterem Zustieg in Rüsselsheim, MZ-Kastel und WI-Biebrich. In Rüdesheim haben Sie fast vier Stunden Zeit für einen „Landgang“. Stimmen Sie sich bei einem Gläschen Wein und Rheingauer Spezialitäten ein auf eines der schönsten Feuerwerke Deutschlands: vor der einzigartigen Kulisse der Burgen und Burgruinen im Rheintal. Seien Sie aber wieder pünktlich zur Abfahrt des Zuges am Bahnhof in Rüdesheim. Noch bei Helligkeit geht es zunächst durch das von der UNESCO als Welterbe anerkannte „Obere Mittelrheintal“ bis zur „Pfalz im Rhein“ in der Höhe von Kaub. Dort legen wir einen kurzen Verpflegungstopp und eine letzte Raucherpause ein. Unser Zug versucht auf der folgenden Rückfahrt, den Bahnkilometer 72,0 so rechtzeitig zu erreichen, der der Burg Reichenstein auf dem gegenüberliegenden Ufer des Rheins entspricht, von wo aus das erste von insgesamt sieben Feuerwerken und bengalischen Illuminationen gestartet wird. Ab hier begleitet uns die „Weiße Flotte“ mit rund 50 festlich beleuchteten Ausflugsschiffen. In Assmannshausen beobachten Sie vom Mittelbahnsteig – oder noch besser vom Bahnhofsvorplatz – aus die Feuerwerke Nummer 2 bis 5, die von den Weinbergen und der Burg Reichenstein abgefeuert werden. Wieder im Zug erwarten Sie von Ihrem Logenplatz (kein Ausstieg!) aus die restlichen Spektakel in Bingen (Burg Klopp) und Rüdesheim (Weinberge) und das Abschlussfeuerwerk, das auf der Binger Rheinseite aus in nur 300 Meter Entfernung direkt vor Ihrem Abteil aus gezündet wird. Mit dem letzten Böllerschlag startet unser Sonderzug wieder Richtung Heimat. In Rüsselsheim haben Sie Anschluss an die S 8 nach Mainz und Wiesbaden und vom Südbahnhof bringen Sie die RMV-Nacht-S-Bahnen wieder sicher vor Alkoholkontrollen nach Hause. Wir übernehmen aber keine Gewähr für das Erreichen der unmittelbaren Anschlüsse.



Mit dem Knallfrosch auf dem Weg nach Rüdesheim

Foto: Martin Christ, HEP; Michael Rapp

Beantragter Fahrplan		
D 25596 / D 25591 / D 25592	an	ab
Frankfurt (M) Süd (7)	01:51	16:05
Frankfurt Stadion	ohne Halt	
Rüsselsheim (1)	16:31	16:34
MZ-Kastel (3)	16:49	16:59
WI-Biebrich (2)	17:06	17:08
Rüdesheim/Rhein (1)	17:33	
Rüdesheim/Rhein (1)	01:07	21:22
Kaub (Weinbergsschiffen) (3)	21:41	22:05
Assmannshausen (2)	22:39	23:10
(Unterwegshalt: kein Ausstieg)	23:22	0:15
WI-Biebrich (1)	0:39	0:41
MZ-Kastel (2)	0:48	0:50
Rüsselsheim (2)	1:02	1:05
Frankfurt Stadion	ohne Halt	
Frankfurt (M) Süd (8)	1:34	01:44

NACHT DES FEUERZAUBERS – das Feuerwerkpektakel im Rheingau

Erstmals fand diese Veranstaltung im Jahre 1977 statt und hat sich inzwischen zum einzigartigen Klassiker entwickelt. Die HEF ist mit einem Sonderzug nach zweijähriger, Corona bedingter Zwangspause, zum elften Mal dabei. Die zehn Großfeuerwerke werden abgeschossen von Trechtingshausen, Assmannshausen, bei Burg Reichenstein, der Ruine Ehrenfels, der Burg Klopp, Rüdesheim und von einem Ponton in Höhe der Fähre in Rüdesheim. Die "brennenden" Burgen Reichenstein, Reichenstein, Ehrenfels, Klopp, Brömserburg und Boosenburg erstrahlen ebenso in bengalischem Feuer wie die Clemenskapelle, der Mäuseturm und die Rochuskapelle. Nicht nur am Rheinufer, sondern auch auf den rund 50 Fahrgastschiffen versammeln sich zehntausende Schaulustige, um das eindrucksvolle Schauspiel vor der traumhaften Kulisse des „Weltkulturerbes Obere Mittelrheintal“ zu genießen. Die Fahrgäste des Sonderzuges erleben das Gesamtspektakel von ihren „Logenplätzen“ aus in privater Atmosphäre in bequemen Sechserabteilen, die bei Einzelbuchung mit maximal 3 Personen belegt werden. Der Fahrtverlauf unseres Zuges folgt dem Zeitplan des Abschusses von sieben der zehn Höhenfeuerwerke. Das 20-minütige Abschlussfeuerwerk erleben Sie in 200 m Entfernung vom Zug aus.

Fahrtpreise - Fahrkarten
(ab/bis jede Zu- bzw Ausstiegstation) im Vorverkauf exklusiv über unseren Ticket-Shop
Restkarten nur auf dem Bahnsteig in F-Süd

2. Klasse, Erwachsene
(Belegung mit max. 3 Personen pro Abteil/Sektor)

6er-Abteil-/Sektorpreis 2. Klasse
(für 1 bis zu 6 Personen; empfohlen maximal 4)

Frankfurt – Rüsselsheim – MZ-Kastel –
WI Biebrich – Rüdesheim – Kaub – Ass-
mannshausen – WI Biebrich –
MZ-Kastel – Rüsselsheim – Frankfurt

€ 95,00 pro Person

€ 285,00 (€ 71,25 bei 4 Personen)



Ordern Sie auf der Hinfahrt ein Fläschchen gekühltes Rheingauer Wein. Ein Winzer bringt Ihre Bestellung rechtzeitig vor der Weiterfahrt nach Kaub zum Bahnhofsvorplatz in Rüdesheim.

Mehr dazu in unserem REISEBEGLEITER.

Bei dieser Fahrt können wir leider keine Kinderermäßigung gewähren. Fahrt für Kinder unter 10 Jahre nicht geeignet. Der Zug führt den ~~Speisewagen~~. Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Leistungen: Fahrt im Sonderzug auf reservierten Plätzen, HEF-Reiseleitung.

Buchung exklusiv über den online-Ticket-Shop der
Historische Eisenbahn Frankfurt e.V.

<http://www.historische-eisenbahn-frankfurt.de/fahrkartenvorverkauf/>
Auch Abteile und Familienkarten sind jetzt online buchbar. Bitte folgen Sie hierfür den Anweisungen auf der Seite Fahrkartenvorverkauf auf unserer Homepage.



Es gelten die Allgemeinen Geschäfts-, Beförderungs-, Tarif- und Sicherheitsbedingungen der HEF (bitte schriftlich anfordern)

Veranstalter:

Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. (HEF)

Intzestraße 34 (Osthafen)

60314 Frankfurt am Main

Postfach 600385

60333 Frankfurt am Main

Durch Klicken [hier](#) oder auf den Flyer gelangen Sie zur einer pdf-Datei in höhere Qualität.