



Foto: Gerd Runge

## Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) Nr. 112

17. Jahrgang

Frankfurt am Main, am 25. November 2022

**Sehr geehrte Leserinnen, sehr geehrte Leser,  
liebe Freundinnen, liebe Freunde  
der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V.,**

ein für uns alle und die Historische Eisenbahn Frankfurt im Besonderen ungewöhnliches Jahr 2022 neigt sich seinem Ende entgegen. An Corona hatten wir uns fast schon gewöhnt und mit den Erleichterungen für den Personen-Gelegenheitsverkehr konnten wir die eine oder andere Sonderfahrt auch ohne die Dampflok 52 4867 durchführen. Die Explosion der Energiekosten und die enorme Lieferschwierigkeiten bei Ersatzteilen trifft die HEF in diesen Tagen mit voller Härte.

<i>Sie lesen heute</i>	<i>auf Seite</i>
<b>In eigener Sache – ein Rückblick auf 25 Jahre HEF</b>	<b>1</b>
<b>Blick in die Presse (FAZ 06.11 + FNP 14.11.)</b>	<b>10</b>
<b>Blick zurück</b>	<b>15</b>
<b>Mitmach-Tag der HEF, Zu Gast in Hanau</b>	<b>17</b>
<b>Zur HU der 52 4867</b>	<b>20</b>
<b>Herzlichen Glückwunsch; Impressum</b>	<b>22</b>
<b>Zum Jahreswechsel, Bild des Monats</b>	<b>23/24</b>

### **In eigener Sache – ein Rückblick auf 25 Jahre HEF**

Bevor wir aber auf die zurückliegenden und auch auf die bevorstehenden Fahrten eingehen, erlauben Sie mir bitte ein paar Worte in eigener Sache. Im März 2006 habe ich den Newsletter der HE (wie die damalige Abkürzung noch lautete) aus der Taufe gehoben. In den 20 Jahren bis 2005 war „unsere“ 01 118 das Zugpferd der Nostalgiezüge der Deutschen Bundesbahn (s. S. 3). Die DB organisierte die Sonderzugfahrten und wir stellten unsere beiden Loks, unsere eigenen Wagen, die bei uns stationierten Leihgaben (Kanzelwagen und A-Wagen) und das Lokpersonal. Die Fahrkarten für die Züge ab Frankfurt Hbf vertrieb exklusiv das DER-Büro im Hauptbahnhof. Diese „Goldenen Zeiten“ gehörten dann völlig unvorbereitet zum Jahresende 2005 plötzlich der Vergangenheit an.

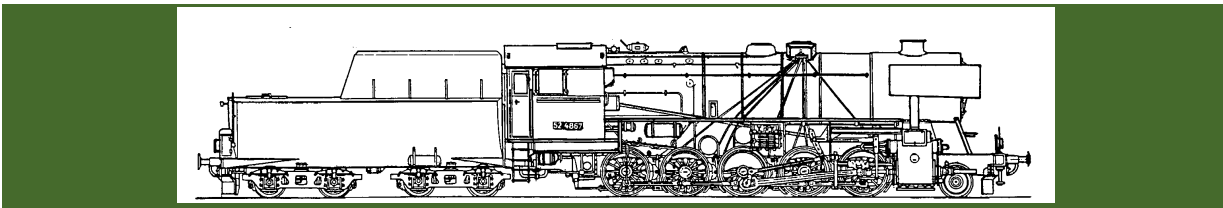


Publikumsmagnet für Gäste aus aller Herrenländer, die beiden A-Wagen (heute DB-Museum Koblenz) Foto: Archiv



Nun übernahm Herr Harald Heydecke vom DER die Organisation, den Vertrieb der Fahrkarten und „spielte“ auch den Reiseleiter auf den Dampfsonderzügen und - wie bisher – als Ergänzung dazu, seiner legendären Schienenbus-Sonderfahrten. Nach seinem frühen Tod während einer Gruppenreise in der Schweiz noch im August 2006, war die HEF nun völlig auf sich alleine gestellt. Doch lesen Sie selbst, was Ausgabe 1 des Newsletters dazu zu berichten weiß.

\* \* \* \* \*



## Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V. (HE)

23. März 2006

Sehr verehrte Abonnettin, sehr geehrter Abonnent.

Hier ist er nun, der erste Newsletter der HE. Gleich zu Beginn folgender wichtige Hinweis: Sollten Sie fälschlicherweise diese E-Mail erhalten oder möchten Sie den Newsletter wieder abbestellen, so schicken Sie bitte eine Mail an [REDACTED]. Immer dann, wenn es Interessantes rund um den Verein oder unsere Sonderfahrten zu berichten gibt, werden wir uns melden.

Wir freuen uns, dass Sie auch auf diesem Wege Ihr Interesse an den Aktivitäten des Vereins bekunden. Wir haben uns für dieses Jahr viel vorgenommen. Drücken Sie uns bitte die Daumen, dass wir unsere gesetzten Ziele auch erreichen.

Sie haben es sicherlich bereits mitbekommen: die Homepage des Vereins Historische Eisenbahn Frankfurt hat ein neues Gesicht erhalten. Unser Internetauftritt ist sicher noch nicht perfekt und wird – wie alle Webseiten – eine ewige Baustelle bleiben. Es lohnt sich also, von Zeit zu Zeit einmal die diversen Seiten durchzublättern. Bestimmt finden Sie bei jedem Besuch etwas Neues.

Über brandaktuelle Informationen und Entwicklungen wollen wir Sie aber auch auf diesem Wege versorgen; insbesondere dann, wenn sich bei einer geplanten Fahrt kurzfristig Änderungen ergeben, z.B. infolge von LA's oder Streckensperrungen bzw. Umleitungen.

Freunde der Dampfnostalgie werden in diesem Jahr vergeblich auf den Prospekt des Verkehrsmuseums Nürnberg gewartet haben oder suchten bereits auf deren Webseite ohne Erfolg nach der Seite der Sonderfahrten. Viele von Ihnen wurden von Nürnberg unterrichtet, dass die DBAG. mit dem 31. Dezember 2005 dieses Geschäftsfeld aufgelassen hat. Die Bahn unterstützt jedoch in bescheidenem Rahmen Vereine und private Initiativen, die die Tradition der Dampfnostalgie auf lokaler Ebene fortführen wollen.

Der Verein Historische Eisenbahn Frankfurt steht nach dieser - mit etwas gutem Willen sogar nachvollziehbaren Entscheidung der DB-Konzernspitze - vor der Alternative, eine oder sogar beide Dampfloks still zu legen oder gar zu verkaufen oder aber mit einem eigenen Programm von Sonderfahrten zu versuchen, den Standort Frankfurt am Main für Dampfloks auch zukünftig zu erhalten.

Im Interesse unserer treuen Anhänger und aller Freunde lebendiger Eisenbahngeschichte gehen wir das Wagnis ein, in enger Kooperation mit dem DER – Deutschen Reisebüro Frankfurt am Main selbst ein Programm von Sonderfahrten aufzulegen, zu organisieren, zu bestellen und durchzuführen. Auf unserer Homepage finden Sie unter „Sonderfahrten“ alle derzeit für 2006 geplanten Züge. Es liegt nun an Ihnen, unser vielfältiges und wie wir hoffen interessantes Angebot anzunehmen. Bestimmt ist die eine oder andere Fahrt dabei, die auch Ihr Interessen finden dürfte.

Die Bahn 



2. Halbjahr 2005

## Bahn-Nostalgie

### Romantische Eisenbahnfahrten

*Mit den aufwendig gestalteten Katalogen von DB-NOSTALGIE war Schluss am 31.12.2005*

Gestatten Sie gleich zur Kalkulation der Fahrpreise einen aufklärenden Hinweis. Der Besteller von Sonderfahrten (und das ist in diesem Falle die HE) muss - wie alle privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen - nicht unerhebliche Beträge als Streckenbenutzungsgebühr an DB Netz abführen. Bei kohlebefeuerten Dampfloks liegt diese zudem noch deutlich höher als bei einem Leichttriebwagen. Und wir kommen als Besteller nur weniger Tausend Kilometer nicht in den Genuss der Rabattstaffel. Bei jedem Halt auf einem Bahnhof stellt uns GB Station&Service Abfertigungsgebühren in Rechnung, die je nach Ausstattung der Station bis EUR 28,- betragen können. Schließlich schlagen jeder Rangiervorgang und das nach EBA-Bestimmungen vorgeschriebene Personal finanziell zu Buche.

An der Kostenfrage schließlich scheitert - zumindest vorläufig - auch die Einstellung eines Speisewagens in unsere Sonderzüge. Bei der Mittelhessenrundfahrt und den Zügen nach Korbach und zu „Rhein in Flammen“ haben wir Lösungen gefunden, wie wir auch ohne Bordrestaurant Ihren Wünschen für eine Verpflegung unterwegs entsprechen können. Am 14. April erwartet Sie in Grävenwiesbach im Landgasthof „Zur Eisenbahn“ ein üppiges rustikales Frühstück mit - dem Feiertag angemessenen - „Variationen vom Fisch“. Am 1. Mai dürfte das Angebot an Speisen und Getränken anlässlich des Bahnhofsfestes in Westerburg kaum Wünsche offen lassen und am 12. August erwarten Sie auf dem Bahnsteig (auf Vorbestellung im Zug) gekühlte Getränke, damit der Rest des Abends feucht fröhlich ausklingen kann.

Zum Schluss haben wir einen bescheidenen Wunsch: Buchen Sie bitte die Ihnen zusagenden Fahrten sobald als möglich, damit wir und das DER frühzeitig einen Überblick über die voraussichtliche Auslastung der Züge erhalten. Wir hoffen, dass die erforderliche Mindestteilnehmerzahl in jedem Einzelfall erreicht wird. Jeder Fahrgast darüber hinaus kommt direkt der Erhaltung unserer Lokomotiven zu Gute.

Eine Form Ihrer Unterstützung könnte zum Beispiel sein, Ihre eisenbahnbegeisterten Freunde und Bekannte auf unser Angebot aufmerksam zu machen. Gerade was Nostalgiefahrten betrifft, hat es sich herausgestellt, dass die Mundpropaganda nicht nur die preiswerteste, sondern auch effektivste Art der Werbung darstellt. Und Mittel für eine aufwändige Reklame stehen uns leider weder heute noch in Zukunft zur Verfügung.

Was den Internetauftritt der HE betrifft, so interessiert uns Ihre Meinung. Schreiben Sie uns, was Sie vermissen, was Sie verständlicher dargestellt sehen möchten, aber auch dann, wenn Sie etwas gut finden. Das spornt den Webadministrator an, der wie alle Vereinsmitglieder diese Arbeit so nebenbei und ehrenamtlich übernommen hat.

So viel fürs Erste. Vielleicht sehen wir uns ja schon am Karfreitag persönlich beim Auftakt der Saison 2006. Wie drücken Ihnen die Daumen, dass gerade Sie bei der Verlosung zu einem der fünf glücklichen Gewinner einer Fahrkarte für zwei Personen über eine Tagesfahrten zählen.

Bis zum nächsten Mal

Ihre  
Historische Eisenbahn Frankfurt

Verantwortlich für den Inhalt: Wilfried Staub

\*\*\*\*\*

Inzwischen befinden wir uns im 17. Jahrgang des Newsletters der HEF (warum die abweichende Abkürzung, anstelle von HE, wurde natürlich auch in einem der Newsletter erklärt) und Sie halten heute die Ausgabe Nr.112 „in den Händen“, wobei ich mit etwas Stolz sagen darf, dass alle 112 Ausgaben ausnahmslos von mir zusammengestellt und - bis zum Inkrafttreten der DSGVO - auch verschickt wurden. In der Zeit davor und vor „Facebook und Co.“ zählten wir in der Spitze 770 Bezieher!, heute würde man wohl „Follower“ sagen.



Interview im Kanzelwagen auf der Fahrt zum Weihnachtsmarkt

Der Newsletter der HEF lebt in erster Linie von den fachkundigen Berichten der aktiven Mitglieder mit deren Berichten über den Alltag im Vereinsgelände und über die aufwändigen, meist schmutzigen und somit nicht immer angenehmen, aber notwendigen Arbeiten an den Loks und Wagen. Er wäre aber nicht so spannend ohne die zahlreichen und professionellen Fotos von unseren Mitarbeitern sowie unseren begeisterten Fahrgästen und Trainspottern. Beiden Gruppen gilt an dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön.

Altersbedingt kann ich schon eine längere Zeit nicht mehr physisch im „Schuppen“ präsent sein und aktiv mitgestalten. Ohne aber den unmittelbaren Kontakt mit den Aktiven des Vereins fehlt einem Endredakteur das erforderliche Hintergrundwissen zur Herausgabe einer solchen Publikation. Etwas wehmütig, aber dennoch ohne Reue, darf ich den Lesern mitteilen, dass dies heute die letzte von mir gestaltete Ausgabe sein wird. Ich bin mir sicher, es wird eine würdige Nachfolgerin oder Nachfolger geben, denn hinter der HEF steht ein junges und dynamisches Team, das das Lebenswerk von Albert und Klaus und allen anderen der ersten Stunde

in deren und meinem Sinne weiter führen wird. Der Newsletter ist ein unverzichtbares Standbein der Öffentlichkeitsarbeit der HEF. Die gedruckte Jahresausgabe dient zudem gegenüber den Großsponsoren, z.B. der Stadt Frankfurt am Main, als Dankeschön und Beleg für die Verwendung der Gelder und dem Finanzamt gegenüber als der Rechenschaftsbericht und zur jährlichen Bekundung (Verlängerung) der Gemeinnützigkeit des Vereins.



2011 auf dem Weg zu „Rhein in Flammen“ bei Kelsterbach, 52 4867 schiebt nach

Foto: Andreas Haupt

Zudem habe ich 2006 eine desaströse Homepage übernommen und knapp zehn Jahre lang gepflegt. Viele Sonderzüge entstammen meiner „Ideenschmiede“, wie die „Selbstläufer“ der Adventsfahrten nach Michelstadt und Rüdesheim oder den für undurchführbar gehaltenen minutiösen Ablaufplan von „Rhein in Flammen“. Einer eingespielten Pressearbeit ist es zu verdanken, dass „Königstein“ seit 1995 kontinuierliche Steigerungen der Einnahmen verzeichnen konnte. Großen Anklang fanden auch die diversen Fahrtrouten „Rund um Frankfurt“. Die Nachmittagsfahrt „Rund um den Rodgau“ endete einmal wegen des Orkans Kyrill in Ober-Roden beinahe in einer Katastrophe. Unsere Fahrgäste konnten aber mit der letzten S-Bahn nach Frankfurt wohlbehalten evakuiert werden, bevor der Bahnbetrieb in Hessen komplett eingestellt wurde.

## Das Event des Jahrzehnts

Ich war seinerzeit auch der Vertreter der HEF beim EFRM (Eisenbahnforum Rhein-Main) und bei „Route der Industriekultur Rhein-Main“. Für 2012 stand das Thema „Öffentlicher Personenverkehr“ auf dem Programm. Ich machte den Vorschlag, den Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte und den Abschluss Sonntag der RdIK auf den 12. August zusammenzulegen und eine Sternfahrt von vier Sonderzügen nach F-Höchst der Museumseisenbahn Hanau, der Oberhessischen Eisenbahnfreunde Gießen, der Bahnwelt Kranichstein und der HEF. Die RdIK-Leute waren von Anfang an hellauf begeistert und auch das Verkehrsmuseum Schwanheim und das Frankfurter Feldbahnmuseum stellten alles auf die Schienen, was irgendwie rollfähig war. Mein Verein war allerdings der Meinung, dass so etwas Kompliziertes nicht funktionieren könne und das Ganze die verfeuerte Kohle nicht wert sei. So pendelte wenigstens die HFM (Frankfurter Hafenbahn) mit einer ihrer neuen Loks (D8) sowie zwei Wagen und einer Köf der HEF zwischen Hp Fahrtor, Hp Intzesstraße und Osthafenbahnhof (3. Video). Die Route des Schienenbusses der OEF wurde kurzfristig geändert. Er verkehrte anstelle nach Offenbach und Hanau von Höchst zum Eisernen Steg, wo beide Züge dort Puffer an Puffer zum Umsteigen Halt machten. Einer meiner großen Träume wurde damit wahr und es funktionierte alles nahezu reibungslos. Nachzulesen im nachfolgenden Newsletter Nr. 57 und anschaulich zu erleben mit den drei verlinkten Super-Videos auf Seite 7. Vielleicht gelingt es anderen Eisenbahnverrückten,

auch meinen zweiten Traum irgendwann zu verwirklichen, nämlich die Rundfahrt von vier sich begegnenden Dampfzügen auf dem Ring Frankfurt-Süd – Hanau – Babenhausen – Kranichstein – Frankfurt-Süd. Dank an dieser Stelle an Dr. Vocke für die fachkundige und professionelle Unterstützung damals.



## *Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HE) Nr. 57*

Frankfurt am Main, am 03. Oktober 2012

Sehr geehrte Abonnementin, sehr geehrter Abonnent.

### **Rückblick auf den 10. Tag der Frankfurter Verkehrsgeschichte am 12. August 2012**



ten wurden und man selbst bei bester Vorausplanung leider nur ein Drittel des Gebotenen erleben bzw. „erfahren“ konnte.

Auf Einladung der HE, einer Bitte, der er als passionierter Eisenbahn- und Dampflokfan gerne nachkam, fertigte Stadtrat und Verkehrsdezernent Stefan Majer den Kranichsteiner Dampfzug auf Gleis 1 ab, der den Bahnhof Höchst in einer Parallelausfahrt mit dem Hanauer Zug von Gleis 10 pünktlich um 10:35 Uhr verließ. Anschließend fuhr Majer mit dem Sonderzug der HE vom Eisernen Steg ins Betriebsgelände. Dort informierte er sich ausführlich über die Arbeit und Probleme eines ehrenamtlich tätigen Frankfurter Vereins.

Acht Wochen liegt der Superevent des 10. Frankfurter Tages der Verkehrsgeschichte in Zusammenhang mit dem Abschlusstag der 10. Tage der Route der Industriekultur Rhein-Main nun schon hinter uns. Es war eine rundum gelungene Veranstaltung bei schönstem Wetter und strahlend blauem Himmel. Für die Mühe, die sich die sieben Frankfurter und südhessischen Eisenbahnvereine für diesen einzigartigen und in dieser Form nicht wiederholbaren Tag gemacht haben, hätten es allerdings ruhig ein paar mehr als die schätzungsweise 3.000 Besucher sein können. Allerdings wurde auch (berechtigte) Kritik laut, dass an diesem Tag zu viele Aktionen gleichzeitig angebo-



Oben links: Nahezu zeitgleich gab es insgesamt 12 Abfahrten im Bahnhof Höchst. Oben rechts: Stadtrat Majer und die Organisatoren der Züge zum „Sternpunkt Höchst“. Unten: Parallelausfahrt zweier Dampfsonderzüge. 2. Vorsitzender Peter Seitz und Schriftführer Walter Frey begrüßen Stadtrat Majer im Betriebsgelände der HE. Fotos: Jürgen Lange, RdIK, Wilfried Staub

Unser Dank geht an alle Aktive für die Monate dauernde intensive Vorbereitung dieser Großveranstaltung und den aufreibenden Einsatz am Veranstaltungstag selbst. Auf ein Neues in 2013. ....

## AUSHANGFAHRPLAN Bahnhof F-Höchst

Sonderzüge in Frankfurt - Höchst am 12.08.2012 Abfahrt			
Uhrzeit	Zug-Nr.	Nach	Gleis
10:24	VT 24871	Hafenbahn Nizza Eisenmer Steg 10:55	2
10:35	D 25041	Große Bäderumrundfahrt Obermer 10:59 - Bad Nauheim 11:04 - Friedberg 11:32 - Bad Nauheim 11:38	1
10:35	D 24581	Flughafenrundfahrt Fraport 11:05 Ausweis erforderlich!	10
10:46	E 25043	Rüsselsheim 11:35	4
11:24	VT 24872	Hafenbahn Nizza Eisenmer Steg 11:55	4
11:25	D 24583	Große Bäderumrundfahrt Obermer 11:59 - Bad Nauheim 12:04 - Friedberg 12:32 - Bad Nauheim 12:38	1
11:35	D 25045	Flughafenrundfahrt Fraport 14:05 Ausweis erforderlich!	10
11:46	E 25047	Rüsselsheim 14:35	4
14:20	D 24585	Frankfurt Süd 16:55 Offenbach Hbf. 17:11 Hansu Hbf. 17:26 Mainz 17:33 Wiesbaden 17:29	10
16:35	VT 24874	Langen 17:20 Darmstadt Hbf. 17:43	6
16:55	DE23049	Darmstadt Hbf. 17:43	1

Sonderzüge in Frankfurt - Höchst am 12.08.2012 Ankunft			
Uhrzeit	Zug-Nr.	von	Gleis
10:09	D 24580	Hansu Hbf. 9:07, Offenbach Hbf. 9:40 Frankfurt-Süd. 9:48 Mainz Hbf. 9:19, Wiesbaden Hbf. 9:43	10
10:09	VT 24871		2
10:16	ED 25040	Darmstadt Hbf. 9:38, Langen 9:53	1
12:45	VT 24872	Eisenmer Steg 12:10 Hafenbahn Nizza	6
13:07	E 25044	Rüsselsheim 12:40	6
13:13	D 24582	Flughafenrundfahrt Fraport 12:20	1
13:16	D 25042	Große Bäderumrundfahrt 1 Bad Nauheim 12:27, Friedberg 12:34, Bad Vilbel 12:54	10
16:07	D 25584	Große Bäderumrundfahrt 2 Bad Nauheim 15:14, Friedberg 15:24, Bad Vilbel 15:44	10
16:09	E 25048	Rüsselsheim 15:40	6
16:23	D 25046	Flughafenrundfahrt Fraport 15:40	1
16:27	VT 24874	Eisenmer Steg 15:45 Nizza Hafenbahn	6

Und hier die Videos dazu:

[Parallelausfahrt der beiden Dampfzüge und mehr](#)

[Tag der Verkehrsgeschichte 2012 komplett](#)

[Allgemeiner Kurzbericht über alle Aktivitäten](#)

Seit 1995 bin ich nun Mitglied des Vereins. In jenem Jahr wurde eine der ersten Nebenbahnen Deutschlands 150 Jahre alt, die Sodener Bahn von Hoechst in die Bäderstadt. Und keiner wollte dieses Jubiläum auch nur annähernd feiern. Ich drängte Bürgermeister Kurt Bender, die Bahn, den RMV und die MTV zu einer Gesprächsrunde einzuladen. Die DB war gleich mit fünf der gerade neu gegründeten Geschäftsbereiche vertreten und deren erste Frage war – ungelogen –, was die Bahn denn dabei verdienen könne? Damit war das Gespräch ergebnislos beendet. Das hat mich aber nicht ruhen lassen und ich habe mich an die HE erinnert, die jährlich in Königstein Dampf macht.

Ich unterbreitete dem 2. Vorsitzenden Wittenzellner ein schriftliches Angebot über eine Einnahmegarantie von DM 6.000,00 für sieben Pendelfahrten. Um es vorweg zu nehmen, bei Kassensturz am Abend fehlten nur wenige Groschen zu DM 12.000,00. So wurde ich ungefragt zum Pressesprecher der HE.

Die größte Hürde zur Durchführung der Veranstaltung war aber der ab Mai 1995 zuständige RMV als Nachfolger der FVV. Und der gönnte der Sodener Bahn samstags ab 15:00 Uhr keine Betriebsruhe mehr, also in der Zeit, ab der der Dampfzug eigentlich verkehren sollte. Ein kurzes Gespräch mit Volker Sparmann und die HE fuhr erst- und bisher einmalig einen S-Bahn-Ersatzverkehr mit einem Dampfzug. Klaus Mühleisen versprach, nur maximal vier Minuten Verspätung einzufahren und die S3 wartete unsere Ankunft in Bad Soden brav für Umsteiger ab. Mehr dazu in dem nachfolgenden Zeitungsausschnitt.

Ich lege meine diesbezügliche Arbeit hiermit mit etwas Stolz auf das Geleistete nieder, aber auch mit der Gewissheit nieder, dass es nach der gerade bestandenen HU für die 52 zumindest in den nächsten acht Jahren auch weiterhin mit einem verjüngten Team viele erlebnisreiche Sonderfahrten der HEF geben wird. Bitte bleiben Sie der HEF auch weiterhin treu.

Ihr Wilfried W. F. Staub

# Zwei Jahre wurde gearbeitet, dann fuhr der erste Zug von Vor 150 Jahren wurde Bau der Eisenbahn genehmigt

Von Jürgen Dehl  
Bad Soden. – Heute vor 150 Jahren erhielt das Bankhaus Gebrüder Bethmann die Konzession zum Betrieb einer Eisenbahn zwischen Höchst und der Kurstadt. Sogleich hoben rege Bauarbeiten an, die zwei Jahre später beendet waren. In Höchst, dort wo heute der Dalbergplatz ist, ließen die Unternehmer eine Remise für die Lokomotive, zwei Wärterwohnungen und ein Wasserhaus erbauen. In der gleichen Zeit wuchsen in Soden ein Empfangsgebäude mit Kassierwohnung, ein Güterschuppen, ein Magazin und das unvermeidliche Wasserhaus. Gedacht wurde auch an menschliche Bedürfnisse, so fehlte auch ein „Freiabtritt“ nicht. Bevor Einnahmen winkten, mußte erst einmal kräftig investiert werden. Insgesamt verschlang die Bauerei 651 420 Mark. Davon mußte 153 000 Mark für die Grundstücke hingeblättert werden, und für den Oberbau – es wurden 85 Millimeter hohe Schienen verlegt, von denen ein Meter etwa

22 Kilogramm wog – wurden nochmals 201 396 Mark gezahlt. Am 22. Mai 1847 donnerte der erste Zug über die Strecke. Das mit einer damals schier unvorstellbaren Geschwindigkeit von 30 km/h. Ärzte befürchteten, daß Leute, die sich so rasch fortbewegen, gesundheitliche Schäden davontragen. Die Bedenken schob man zur Seite, hatte man die Bahnstrecke doch gebaut, um die Kur zu beleben. Auch der Fahrplan war komplett auf das Kuren abgestimmt. Deshalb fuhren die ersten Züge nur vom 1. Mai bis zum 30. September. Sechs bis acht mal pendelten die Züge in den Sommermonaten hin und her. Dann stellte sich heraus, daß die Sache unrentabel war. Obendrein standen Reparaturen an den Gleisanlagen bevor. Die Betreiber der Eisenbahn verlangten von der Nassausischen Regierung Subventionen und regten an, ein Spielkasino einzurichten. Beides wurde verweigert. Im Nachhinein sei gesagt: „Ein Jammer!“ Weil es kein Spielkasino

gab, fand's Leo Tolstoi in Soden nicht so toll, und Fjodor Dostojewski kam erst gar nicht. Der fuhr gleich nach Bad Homburg und nach Wiesbaden. Lange zeigten die Sodener mit stolz ein Foto mit der Ankunft Richard Wagners am 12. August 1860 auf dem Sodener Bahnhof. Der Komponist war wirklich in Soden. Doch kam er vermutlich mit der Kutsche; denn – wie gesagt – die Bahn war stillgelegt. Außerdem fanden kluge Köpfe heraus, daß auf dem Bild eine Lok mit der Nummer 18 ist. Diese Nummer gab es aber erst nach 1865. Zurück zur Sodener Eisenbahn. Zwischen der Bahngesellschaft und der Regierung hob heftiges Hickhack an. Das mündete 1863 in der Regierungszusage, eine Zinsgarantie zu übernehmen. Die Gemeinde mußte sich auch daran beteiligen. Am 2. März 1863 wurde die Linie schließlich an Taunusbahn verkauft und am 30. August konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Danach gaben sich Verkäufer und Käufer die Klinke in die Hand. Am 1. Januar 1872 wurde die Tau-



Heizer Wolfgang Eilers hat immer warmen Kaffee. Die Kanne muß nur nahe genug an der Feuerung stehen. Fotos: Paul Müller



Bis in die Fünmfziger Jahre keuchener Bahnhof. Die hier abgebildete Tonne auf die Waage. In einem Energie von 2 Tonne Kohle 40 K Dampf. Die kraftgeladene Lok is



**Fahrpreise :**  
Bad Soden - Höchst oder Sossenheim  
Höchst oder Sossenheim - Bad Soden

Erwachsene : einfach DM 6,- Rückfahrkarte : DM 10,-  
Kinder : einfach DM 3,- Rückfahrkarte : DM 5,-  
Familienrückfahrkarte ( 2 Erwachsene, 2 Kinder ) : DM 18,-

- Bilderstrecke rechts, von oben nach unten**
- ① Staub's (links mit 14 J.) Märklin-Eisenbahn fuhr schon mit sechs Jahren nach Fahrplan
  - ② als Organisator von Dampfsonderzügen aus Anlass von „100 Jahre Dreieichbahn“ für Alex Müller, IGDB
  - ③ zwei Stunden live in hr1 am 03.12.2006 ab 20:05 Uhr
  - ④ zusammen mit Stadträtin Lilli Pöth beim Festakt aus Anlass des 70. Geburtstags der 52 4687 am 11.08.2013
  - ⑤ versucht sich schon mal als Tf auf den U5-Wagen der VGF

~ 01 118 ~  
macht dem Sodener Stadtfest Dampf

## Dampfsonderfahrten

aus Anlaß des 150. Jahrestages zur Erteilung der Konzession an die Bad Sodener Actiengesellschaft zum Betrieb einer Eisenbahn von Höchst nach Soden (an 30. August 1845).

Eine Initiative von Wilfried Staub in Verbindung mit der Historischen Eisenbahn Frankfurt e. V. und der Stadt Bad Soden am Taunus.

**Betriebstag : Samstag, 19. August 1995 (Stadtfest Bad Soden am Taunus)**

		Fahrplan						
		2	4	6	8	10	12	14
Fahrt								
Bad Soden		16.12	17.12	18.12	19.12	20.12	21.22	23.42
Sulzbach		16.16	17.16	18.16	19.16	20.16	21.26	23.48
Sossenheim		16.21	17.21	18.21	19.21	20.21	-/-	23.53
Höchst		16.24	17.24	18.24	19.24	20.24	21.33	23.56
Fahrt		1	3	5	7	9	11	13
Höchst		15.40	16.40	17.40	18.40	19.40	20.43	21.43
Sossenheim		15.43	16.43	17.43	18.43	19.43	20.46	21.46
Sulzbach		15.48	16.48	17.48	18.48	19.48	20.51	21.51
Bad Soden		15.52	16.52	17.52	18.52	19.52	20.57	21.57

Alle Fahrten mit Schnellzugdampflokomotive 01 118, Sonderwagen, davon einer bewirtschaftet.  
Im "Barwagen" erwartet Sie Thomas Lohrig und sein Team mit Softdrinks, Appler, Bier und Sekt, alles zu zivilen Preisen.

Für die Benutzung der Dampfsonderzüge gelten besondere Fahrpreise!  
Die Sonderfahrkarten sind im Vorverkauf auf dem Bahnhof bzw. am und im Zug erhältlich!



## Höchst nach Soden mit „gesundheitsschädlichen“ 30 km/h



Wetten können abgeschlossen werden. Zu Pfingsten 1997 wird es auf dem Sodener Bahnhof wieder so eng. Schon jetzt planen die Frankfurter Eisenbahnfreunde, allen voran der Neuenhainer Wilfried Staub, ein riesengroßes Bahnfest. Historische Züge fahren dann und edle Stücke werden ausgestellt.

nusbahn an die Ludwigs-Eisenbahn verkauft, die sie fünf Monate später an den preußischen Fiskus veräußerte. 1872 war auch das erste Jahr, in der die Sodener Eisenbahn erstmals im Winter verkehrte; allerdings mit reduziertem Fahrplan.

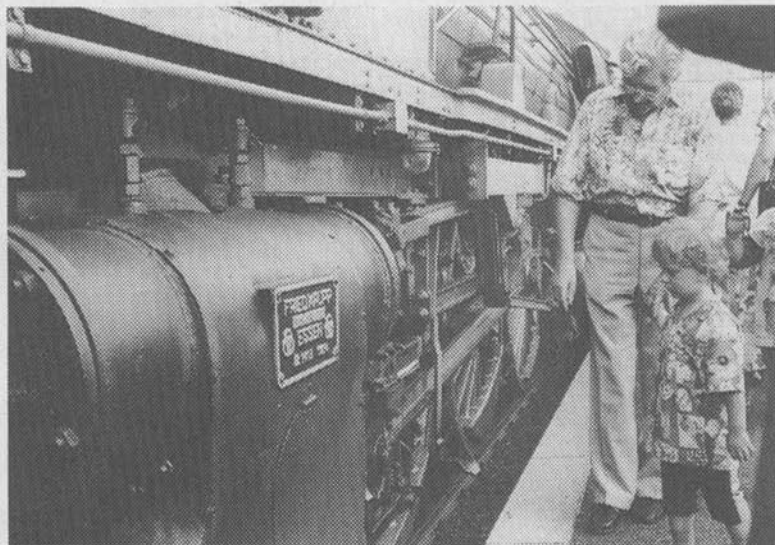
Seit 1879 gibt es den Sulzbacher

Bahnhof. Dafür stellte die Gemeinde das Grundstück zur Verfügung und zahlte noch einmal 14000 Mark drauf. Danach gibt es eigentlich nichts interessantes mehr; denn die Geschichte der kleinen Regionalbahn mündete 1881 in der großen Geschichte der deutschen Eisenbahn.

Eine eigene Geschichte wären die Loks wert, die auf dieser Strecke einst schnauften. Eine historische Lok verkehrte unlängst zum Stadtfest zwischen Soden und Höchst. Die „01 118“ aus dem Jahre 1934. Dort entstanden auch die Fotos von der bezaubernden, mächtigen „alten Dame“.



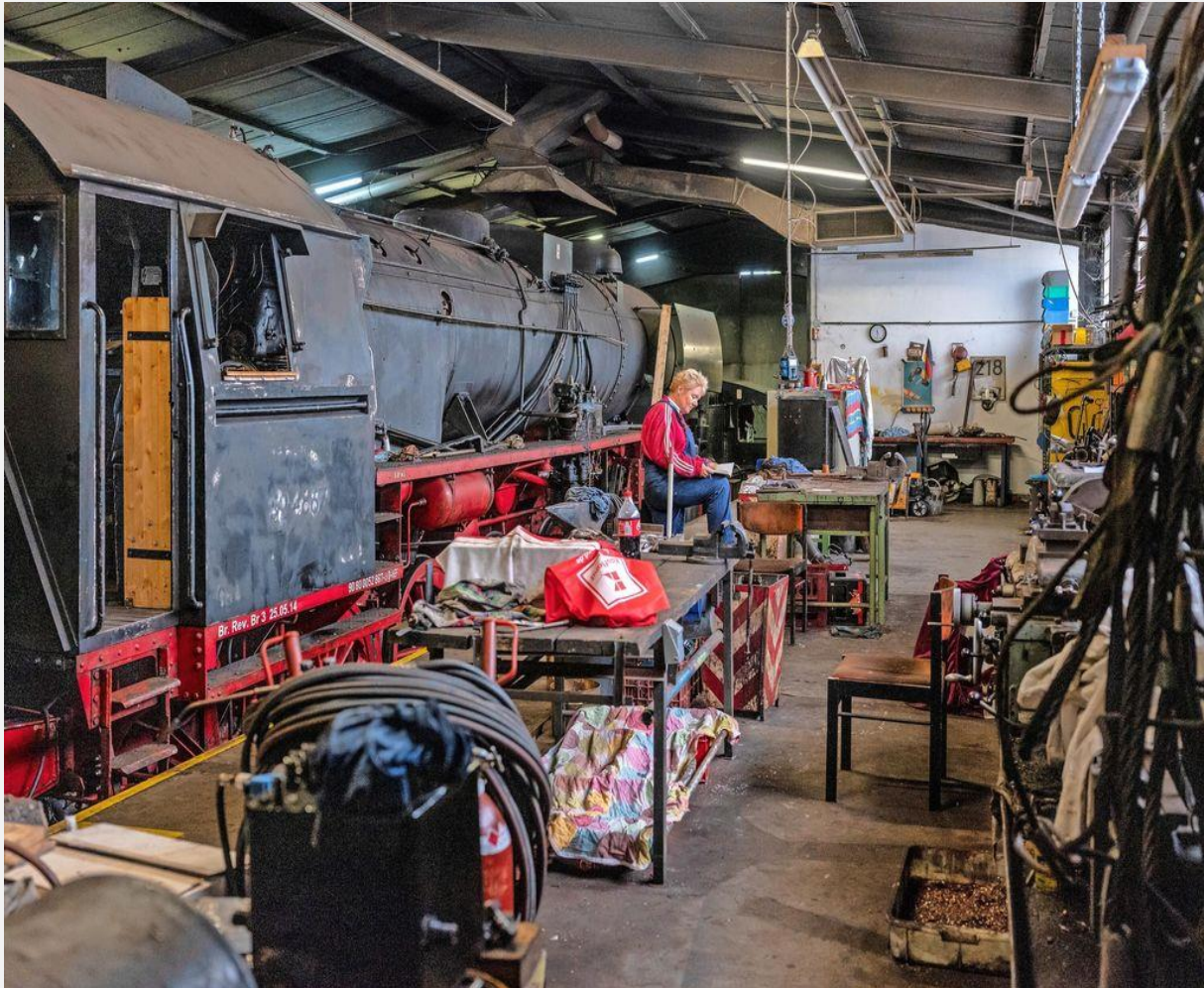
nte ein solcher Koloß in den Sode-  
e Schnellzuglok 01 118 bringt 117  
Tag verwandelt sie mit der Heiz-  
abikmeter Wasser in kraftvollen  
t etwa 25 Meter lang.



2600 PS treiben das Räderwerk an. Erbaut wurde die Lok 1934. Die  
dreiachsige Tenderlok war einst Parade Pferd der Deutschen  
Reichsbahn. Schon vom Bahnsteig aus verblüfft dieses riesengroße  
Wunderwerk der Technik. Und das nicht nur kleine Leute. Deko-  
rativ sind Räder und Achsenwerk knallrot, der Tender tiefschwarz.

## BLICK IN DIE PRESSE

FAZ vom 06. November 2022



*Dienstlich steuert Siegrid Zscherneck ICE-Züge mit Tempo 320 durch Europa. Privat fährt sie lieber Dampfloks und pflegt sie für die Nachwelt. Sie ist eine der ganz wenigen Lokführerinnen in Deutschland – ein Beruf, den ihr Männer nicht zutrauen.*

## I. DIE FRAU MIT DER DAMPFLOK

*Von Cornelia von Wrangel*

Klingeltöne können verräterisch sein, denn sage, wie dein Handy dich ruft, und ich kann mir meinen Teil denken. Ein röhrender Hirsch: Jäger. Eine muhende Kuh: Bauer oder Bergwanderer. Beziehungsweise Jägerin, Bäuerin und Bergwanderin. Eine Dampflokpfeife, dieses hohe, heulende, mit zischenden Dampfblauten unterlegte Tuuhuuten: Modelleisenbahner. Oder Siegrid Zscherneck. Wir sitzen bei einer Tasse Kaffee im Hauptbahnhof. Da pfeift ihr Handy: tuuuuuuuut, zisch, dampf, dampf, tuuuuuuuut. Achtung, heißt das, der Zug ist gleich da, hat es geschafft. In den alten Tagen schwang da Stolz mit. „Das ist die Dampfpfeife der 01 118“, schießt es aus ihr heraus.

Siegrid Zscherneck ist eine sympathische, selbstbewusste Frau in den mittleren Jahren – und natürlich etwas Besonderes. Jedenfalls gibt es nicht viele ihrer Art. Neulich, erzählt sie, hätten sie sich bundesweit getroffen, die „Frauen um Dampf“. Es kamen demnach zusammen: drei Heizerinnen plus eine in Ausbildung sowie drei Lokführerinnen. Aber die eine bilde nur noch aus, sagt sie, die andere fahre Schmalspur. Bleibt sie übrig. Sie ist damit die Einzige, die professionell, die regelmäßig darüber hinaus Schicht fährt. Das ist der Unterschied. Nicht mit der Dampfloks, das macht sie in ihrer Freizeit, und das natürlich auf der Regelspur, versteht sich, etwa von Frankfurt nach Straßburg zum Weihnachtsmarkt – mit der 01 118. Schicht fährt sie

mit dem ICE. Da sitzt sie im Führerstand von Frankfurt nach Berlin oder von Frankfurt nach Paris. Und zurück. Mit Tempo 320.

## Herrscherin über 11.000 PS

„Schienenfahrzeugschlosserspezialisierungstriebfahrzeugführer“ – so hieß ihre Ausbildung damals bei der Reichsbahn in der DDR. Alles zusammengeschrieben, sagt sie. Solche Wortungstüme kriegen auch nur die Deutschen hin. Siegrid Zscherneck ließ sich davon nicht abschrecken. Und auch davon nicht, dass der Vater wieder und wieder sagte, Technik sei nichts für Mädchen.



*Einfahrt ICE in den Hauptbahnhof Frankfurt*

*ex Hessenschau vom 17.11.2022*

Irgendwer hatte ihr nach der Realschule gesagt, mach doch das. Weil es unrealistisch war, die Welt retten oder Schauspielerin werden zu wollen, das wusste sie sehr wohl, weil sie einen Beruf anstrebte, der drei Dinge erfüllen musste: anspruchsvoll, herumkommen und dafür keine Sprachen brauchen. Sie hat es allen vorgemacht. Heute „herrscht“ sie über 11.000 PS. Die Sache mit dem Dampf lassen wir kurz außen vor.

Siegrid Zscherneck ist im sächsischen Torgau an der Elbe geboren, das war 1970, also noch weit vor dem Mauerfall, und in Falkenberg an der Elster in Brandenburg aufgewachsen. Nun muss man wissen, dass Falkenberg an der Elster lange Zeit ein unbedeutendes Straßendorf war, sich das schlagartig aber änderte, als in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Bahnhof zu einem Eisenbahnknotenpunkt an drei Hauptbahnen ausgebaut wurde. Da siedelten sich Unternehmen an. Das Dorf bekam 1848 eine Station an der Strecke Jüterborg–Riesa, 1872 ging das Schienenkreuz mit der Strecke Leipzig/Halle–Eilenburg–Falkenberg–Cottbus in Betrieb, 1898 eröffnete die Niederlausitzer Eisenbahn eine private Kleinbahnstrecke nach Uckro mit Falkenberg als Ausgangsort.

## Eine Bahn-Familie

Siegrid Zscherneck kann auch Strecken genau aufsagen, Station für Station. Aber das ersparen wir uns jetzt. Kurzum: Den Falkenbergern wurde die Eisenbahn sozusagen in die Wiege gelegt, auch einer Quasi-Falkenbergerin. Ihr Vater war bei der Bahn, Diplom-Ingenieur für Signalwesen, sagt sie. Der „Opa“ war auch schon bei der Bahn. Daheim hatten sie eine Modelleisenbahn, eine zweigleisige Schleife mit Bahnhöfen, sie weiß es noch genau. Weil der Vater ja das damals klassische Rollenbild hatte, dass Technik nichts für Mädchen sei, durfte sie nur zugucken, ihr jüngerer Bruder dafür mitspielen. Das war natürlich bitter. Heute hat sie Modelle von Loks zu

Hause, die sie fahren kann. Nicht alle, nur einen Teil davon. Dass sie nicht alle hat, macht ihr nichts aus, denn: „Ich habe ja die richtige Eisenbahn.“



Zwei Jahre dauerte die Ausbildung. Die Theorie machte sie in Falkenberg, in Leipzig und Halle die Praxis. Überall war sie das erste und einzige Mädchen. Immer noch bekommt sie zu hören: „Ach, Sie sind ja eine Frau.“ Aber da steht sie drüber. Nach der Ausbildung war eine vierachsige Rangier-Diesellok ihre erste Maschine. „Da musste man schon jedes Bauteil kennen.“ Ein Jahr später kam die E-Lok. Mit zwanzig schließlich durfte sie „auf Strecke“, und dies viel im Güterverkehr. Sie

transportierte Güter von Falkenberg nach Halle, Cottbus oder auch mal nach Berlin. Personen brachte sie zwischendurch zum Beispiel nach Dessau.

Nach der Wende lieh sie die bis 1993 existierende Reichsbahn an die Bundesbahn aus, Siegrid Zscherneck kam 1992 nach Frankfurt und blieb. „Es hatte sich so viel geändert“, sagt sie und meint, dass viele Güterbahnhöfe in jenen Jahren aufgegeben und Strecken anders geführt wurden. Sie spielt nicht einmal mit dem Gedanken, nach Brandenburg zurückzugehen. „Dann käme ich als eine Wessi.“ Auch wenn es eine Weile dauerte, bis sie mit Frankfurt warm wurde.

Sie wurde ziemlich schnell erst von der Deutschen Bahn übernommen, dann von der Deutschen Bahn AG und wollte in den Fernverkehr. Also absolvierte sie die Ausbildung für den ICE und auch noch die fürs Ausland, für Paris. Wenn man etwas will, findet sich ein Weg, lautet ihre Lebensdevise. Frankfurt–Paris: Über Straßburg dauert es drei Stunden und vierzig Minuten, über Saarbrücken zehn Minuten länger. Siegrid Zscherneck hat alle Abfahrtszeiten von Frankfurt nach Paris im Kopf. Übrigens: Sie ist Mutter zweier Töchter, die sie zum Teil allein großgezogen hat. Wenn sie Nachtschicht hatte, haben sie abends angerufen: Wir gehen jetzt ins Bett. Und morgens: Wir sind beim Frühstück. „Ich konnte mich auf sie verlassen.“ Umgekehrt galt das ebenso. Nach dem Motto: Wir feiern zusammen, wir arbeiten zusammen



**Am Arbeitsplatz:** Siegrid Zscherneck ist seit 32 Jahren Lokführerin – auch wenn Kollegen und Angehörige ihr das zunächst nicht zugehört hatten. Michael Braunschädel

Das ist der Pragmatismus der Siegrid Zscherneck. Sie ist schlagfertig, hat Humor und – romantische Seiten. Sie findet es „toll“, allein ganz vorne zu sitzen und der aufgehenden Sonne entgegenzufahren. Oder der untergehenden. Einmal abgesehen davon ist für sie das Schönste an ihrem Beruf die Abwechslung: andere Strecke, anderer Zug, andere Zeit. So ganz allein vorne und die Verantwortung für viele Menschen – bedeutet das nicht Stress? „Sie wollen doch nicht von jemanden gefahren werden“, sagt sie da, „der unter Stress oder Angst leidet.“ Dass ein Lebensmüder sich ihr vor den Zug wirft – das traumatische Erlebnis hatte sie noch nicht. Möge es so bleiben.

Die schnelle, die romantische und die technisch versierte Siegrid Zscherneck hat eine weitere Seite. Nun kommen wir zum Dampf. Zum historischen, in ihrem Handy zischenden. Irgendwann sah sie in Frankfurt am Eisernen Steg eine alte Dampflok stehen. Was interessiert da eine Lokführerin? Wie sie funktioniert. Sie rutschte rein in den Verein Historische Eisenbahn Frankfurt, der seine Geschichte detailgetreu schildert: Am 26. Oktober 1977 um Punkt 16.04 Uhr, (warum denn nicht um Punkt vier?) wurde für das gesamte DB-Netz ein Dampflok-Verbot ausgesprochen, fünf Jahre später, mit dem 150. Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland, wurden aber Dampfzugsonderfahrten erlaubt.

## „Willste mitfahren“?

Einer der Ausgangspunkte war das Rhein-Main-Gebiet und einer der Stars der Fahrten die 01 118 des Vereins, Baujahr 1934. Seit 2019 befindet sich das Prachtstück allerdings nicht mehr im Bestand des Vereins. Gleichwohl – es schließt sich der Kreis zum Handy und seinem Klingelton.

„Dann komm mal, willste mitfahren?“, habe es geheißt. Beim „willste“ kommt die Brandenburgerin durch. Sie hat mitgemacht, mitgeschraubt, ist mitgefahren. Zunächst als Passagierin, mehr war nicht drin. Das änderte sich aber schnell. Wo ein Wille, da ein Weg. Ihr Lebensmotto. Die anderen waren im Urlaub, sie hat Mitte der Neunziger noch mal die Schulbank gedrückt, in den Ferien die Dampflok-Ausbildung gemacht, alles aus eigener Tasche bezahlt. Theorie und Praxis wie weiland in Falkenberg und Leipzig getrennt. Theorie Dampf: Güstrow, Mecklenburg-Vorpommern. Praxis Dampf: Weißeritztalbahn, in der Nähe von Dresden, von Freital-Hainsberg nach Kipsdorf über Rabenau und Dippoldeswalde – sie kann eben Strecken auf sagen. Diese muss man sich nach ihrer Schilderung als ein richtig schönes Tal vorstellen, durch das die Weißeritz fließt, die die Bahn manches Mal kreuzt. Halt, davor musste sie erst mal Heizerin werden. Rein mit den Kohlen. Das war ihr Ersatz fürs Fitnessstudio. Unnötig zu sagen: Seit drei Jahren ist sie die Vorsitzende des Vereins Historische Eisenbahn Frankfurt. Natürlich die erste Frau auf dem Posten.

Das mit der Schulung zur Heizerin sieht die Vereins-Chefin total locker: „Der Dreck geht beim Waschen weg.“ Die „Reglerberechtigung“ war ihr viel wichtiger, das heißt, den Regler für den Dampf öffnen zu dürfen, damit sich die Lok bewegt. Seit sie das darf, fährt sie „dampfend“ in Frankfurt am Main entlang oder eben bis Straßburg zum Weihnachtsmarkt. „Das war eine richtig gute Fahrt“, sagt sie. Viele hätten an der Strecke gestanden und sie im Hauptbahnhof in Straßburg erwartet.

## Das Technische kann man ja lernen

Überhaupt das Fahren im historischen Zug: Siegrid Zscherneck wird beinahe melancholisch. Da könne man in eine andere Zeit reisen, das Fenster aufmachen und die Nase rausstrecken, spüre man noch etwas. Man müsse sich nur einen Tag Zeit nehmen und sich reinsetzen. Der Verein organisiert Sonderfahrten, etwa zu den Technikmuseen in Sinsheim und Speyer. Wenn der Großvater zum Enkel dann sagt, „guck, so war das bei uns“, ist sie zufrieden. Sie hat gern glückliche Gesichter um sich.

Aber ein Verein, der sich um fahrende Schienendenkmale kümmert und sie erlebbar machen möchte, hat auch seine Nöte. In diesem Jahr beispielsweise muss die Güterzuglokomotive 52 4867 turnusgemäß zur Hauptuntersuchung, also quasi zum TÜV. Das ist teuer. Spenden sind

willkommen. Willkommen wären Siegrid Zscherneck auch mehr Eisenbahnfans, die im Verein mitarbeiten wollen, nicht nur bei der technischen Wartung der Lokomotiven und Waggonen, auch beim Marketing oder wo immer.

## Seltenheit: Lokführerin im Fernverkehr



03:15 Min. | hessenschau | 17.11.22, 19:30 Uhr

Und sie wünscht sich vor allem mehr weibliche Mitglieder. „Frauenmäßig“ sei der Verein „nicht so doll aufgestellt“. Siegrid Zscherneck ist auch eine praktische Frau. Das Technische kann man ihrer Meinung nach lernen, man dürfe nur keine Angst davor haben, sich die Hände schmutzig zu machen. Für den Notfall hat sie einen Rat parat: „Es gibt ja Handschuhe“.

Dampflok hin, ICE her – sie besitzt auch ein Auto. In die Ferien fährt sie aber mit der Bahn. Zumindest hat sie das in diesem Sommer getan und die Fahrräder mitgenommen. Es ging nach Estland. Was sie in dem Kurort Haapsalu gefunden hat? Ein Eisenbahnmuseum.

## II. Höchste Eisenbahn: Verein sucht Mitglieder

Von Brigitte Degelmann: FNP vom 14.11.2022

### Beim Mitmach-Tag durften Fans an alten Loks schrauben - Krankheitsbedingte Ausfälle

Das fast armdicke Prüfgerät ist nicht gerade ein Leichtgewicht. Doch Petra Aufsatz packt beherzt zu, als ihr Klaus Weitzel den stählernen Knüppel in die Hand drückt. Mit dem Gerät kann sie die Druckluftbremse des alten Eisenbahnwagens testen, den beide inspizieren: „Damit gucken wir, ob die Bremsleitungen dicht sind“, erklärt Weitzel, der dem Verein Historische Eisenbahn Frankfurt (HEF) angehört.

Petra Aufsatz nimmt beim Mitmachtag teil, den der Verein jetzt auf seinem Gelände am Osthafen veranstaltet hat, um Einblicke in seine Arbeit zu geben und eventuell neue Mitglieder zu gewinnen. Von zehn Interessenten, die sich dafür angemeldet haben, sind aber nur drei erschienen, bedauert Vorsitzende Siegrid Zscherneck. Einige hätten sich wegen Krankheit abgemeldet, andere seien einfach nicht aufgetaucht.

Verdrießen lassen sich die Mitglieder davon ebenso wenig wie Petra Aufsatz, die für den Mitmachtag extra aus ihrem Heimatort Wöllstadt in der Wetterau gekommen ist. „Ich liebe alte Eisenbahnen und Dampfloks und bin schon in vielen alten Zügen mitgefahren“, erzählt sie. Deshalb ist sie auch gleich dabei, als Weitzel sie nach der Bremsen-Prüfung zum Prunkstück

des Vereins mitnimmt: in den Führerstand der Dampflokomotive 524867, die aus dem Jahr 1943 stammt. Dort zeigt er beispielsweise den etwa unterarmlangen Hebel, der dem Lokführer als Gaspedal dient. Oder die verschiedenen Druckanzeigen. Normalerweise, erklärt Weitzel, herrsche im Kessel ein Arbeitsdruck von 15 Bar. Steige die Anzeige jedoch weiter, könne das hörbare Folgen haben: „Bei Überdruck wird’s richtig laut, da fliegen einem die Ohren weg.“



*Petra Aufsatz (Helferin) und Klaus Weitzel (HEF) auf dem Führerstand der 52 4867*

## **Gutachter nimmt Lok ins Visier**

Rings um den schwarzen Koloss herrscht an diesem Tag reges Treiben. Etwa ein Dutzend Vereinsmitglieder werkeln an der ehemaligen Güterzuglokomotive. Das Kreischen einer Flex durchschneidet die Luft, weil im Tender gerade undichte Stellen repariert werden. Denn für die Lok steht am nächsten Freitag ein wichtiger Termin an: Dann wird sie von einem Gutachter überprüft, bei voller Fahrt. Alle acht Jahre steht diese Hauptuntersuchung an, die dem Verein in den vergangenen Monaten etliche Sorgen bereitet hat. Vor allem wegen der damit verbundenen Kosten, die im niedrigen sechsstelligen Bereich liegen, sagt Florian Faust, Zweiter Vorsitzender der HEF.

Zwar versuchen die Mitglieder, dafür so viel wie möglich selbst zu machen. In den vergangenen Monaten bauten sie zum Beispiel Achsen und Treibstangen aus, überprüften die Lager und etliches mehr. Doch viele Teile mussten von extra dafür zertifizierten Betrieben aufgearbeitet werden, erklärt Faust. Da kommen schnell etliche Tausend Euro zusammen. Was den Verein umso schmerzlicher trifft, da in den vergangenen zwei Jahren wegen der Corona-Pandemie viele Touren mit den historischen Fahrzeugen ausfallen mussten, aus denen die HEF einen Großteil ihrer Einnahmen erwirtschaftet. Umso erleichterter ist man darüber, dass man auch mit Hilfe einer Spendenaktion die finanziellen Mittel für den Eisenbahn-TÜV zusammenkratzen konnte. Zumal in der Vorweihnachtszeit mehrere Fahrten mit der Dampflok nach Michelstadt und Rüdesheim sowie auf der Frankfurter Hafenbahn anstehen, die zum Teil schon so gut wie ausgebucht sind. Jetzt muss nur noch der Prüftermin am Freitag bewältigt werden. „Aber wir sind zuversichtlich, dass wir das schaffen“, sagt Faust.

Unter den rund 15 Mitgliedern, die an diesem Tag auf dem Vereinsgelände herumwuseln, sind auch mehrere Jugendliche. Zum Beispiel der 13-jährige Liam aus Bischofsheim. Sein Onkel sei einer der Dampflokfahrer und habe ihn vor gut zwei Jahren

erstmalig zur HEF mitgenommen, sagt er. Seitdem ist er begeistert bei der Sache. Zumal das Interesse für Eisenbahnen bei ihm in der Familie liegt: „Mein Uropa war der letzte Dampflokführer in Bischofsheim.“



In der Werkstatt der Historischen Eisenbahn wird gewerkelt und gefachsimpelt. Beim Mitmachtag waren einige Eisenbahn-Fans mit Herzblut dabei. Fotos: Rainer Rißler, FNP

Petra Aufsatz hingegen werden die Eisenbahnfreunde an diesem Tag nicht als neues Mitglied gewinnen. Zwar gefällt ihr die Arbeit, aber aus Zeitgründen könne sie sich nicht weiter engagieren, bedauert sie. Aber, ergänzt sie: „In den Zügen des Vereins mitfahren, das will ich in Zukunft auf jeden Fall.“ *Mehr über den Mitmach-Tag der HEF auf Seite 17.*

## Blick zurück

### Drei auf einen Streich: Die Fahrt nach Neustadt an der Weinstraße



Am 03. Oktober 2022 (Tag der Deutschen Einheit) ging es mit dem „!Knallfrosch“ zum „Krokodil“. Von Frankfurt aus zog uns die E41 aus dem Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein zum Weinfest, Dampfbahn-Museumsfest und 175. Pfalzbahnjubiläum nach Neustadt und zurück.



Direkt am Zielbahnhof begrüßte uns auch schon die E94 auf der anderen Seite des Bahnsteigs (Fotos siehe Seite 15). Belagert von Krokodilwächtern und Fotografen wartete es auf seinen Einsatz für einen Sonderzug in Richtung Ludwigshafen. Vor dem Bahnhofsgebäude erwarteten unsere Gäste indes schon zahlreiche Buden, Fahrgeschäfte, Leckereien und Weinverkostungen. Zusätzlich lockte der Duft von Grillgut von der Museumsseite des Bahnhofs.



*E41 und E94 Seite an Seite in Hochspeyer*

*Foto: ex Video Siegrid Zscherneck*

Während unsere Fahrgäste vor die Qual der Wahl gestellt waren, ging es für das Personal genau entgegengesetzt nach Hochspeyer in die dortige Abstellanlage. Glücklicherweise hielt hier auch ein mit dem Krokodil bespannter Pendelzug, so dass unsere Schaffner von dort zurück nach Neustadt mitfahren konnten. Unserer Lokführerin gelang es hier, das beste Motiv des Tages festzuhalten: E41 und E94 Seite an Seite (siehe Foto auf Seite 16 unten).

Währenddessen zischten und dampften in Neustadt die Dampfloks ein und aus. Mannschaft und Fahrgäste erlebten mit E41, E94, G12, BBÖ 378, BR 23, BR 41 und V100 zwei Elloks, eine Diesellok und vier Dampfloks!

Insgesamt hat uns die Fahrt viel Spaß gemacht. es gab außergewöhnlich viel zu erleben und zu entdecken. Vor allem aber für Jeden etwas: manche verbrachten die gesamte Zeit an einem tollen Weinstand, andere mit Fotoapparat nur am Bahnsteig, aber letztendlich kamen alle glücklich und zufrieden wieder mit uns nach Hause.

*Bericht: SKL*

## Mach mit am 1. Mitmach-Tag der HEF

Am 12. November 2022 fand der erste „Mitmach-Tag“ der Historischen Eisenbahn Frankfurt statt. Dieses Format wurde über unsere Facebook Gruppe erfolgreich beworben. Leider kamen dann doch nicht alle angemeldeten Personen oder meldeten sich wegen Krankheit ab (siehe auch Pressebericht auf Seite 13).



Begonnen wurde mit einer ausführlichen Arbeitsschutzunterweisung durch Klaus Weitzel. Dem folgte eine Einführung in die Geschichte des Vereines und die Eisenbahn. Und dann hatten Petra, Tim und Dominik alle Hände voll zu tun. Tim erklärte sich bereit, unter Anleitung von Sonja Hofer-Wankel und Cornelius Wankel im Speisewagen eine leckere Soljanka zu kochen. Dazu gehörte eine ausführliche Einweisung in die Geheimnisse des Speisewagens.

Dominik tauschte mit Daniel Kaya einige Armlehnen in den Bm-Reisezug-Wagen aus und interessierte sich anschließend für die Arbeiten an der Dampfloks. Petra wartete gemeinsam mit Klaus Weitzel das Rolltor zum Gelände und schmierte anschließend unter Anleitung noch drei Weichen. Zwischendurch gab es für alle Mitwirkenden eine Kostprobe der Suppe und echte Thüringer Bratwurst vom Grill. Die Gäste waren zum Feierabend sehr zufrieden mit dem Blick hinter die Kulissen und dass sie auch selber Hand anlegen durften.

*Bericht und Fotos: Siegrid Zscherneck*

## Unsere Fahrzeuge zu Gast bei den Kollegen der Museumseisenbahn Hanau

Bereits einige Monate ist es nun her, dass am zweiten Juniwochenende das Lokschuppenfest unserer Kollegen aus Hanau stattfand. Unsre Lokomotiven waren dort bereits in den vergangenen Jahren gerngesehene Gäste. Da 52 4867 zu diesem Zeitpunkt noch nicht wieder einsatzbereit war, war unsere 236 406-5 dieses Jahr alleine in Hanau. Während sie sich einige Zeit neben dem Lokschuppen sonnte, begann Lokführer Maik Niekisch am Sonntagmittag die Lok anzuheizen und für die Heimreise vorzubereiten.

Da unsere V 36 ja keine Dampfloks ist, wurde er von kleinen und großen Gästen mit Fragen gelöchert, wieso denn nun bei einer Diesellok Feuer gemacht wird.



Feuer in den DOFA-Öfen der 236 406-5

Oder ist sie am Ende doch eine kleine Dampflok? Schließlich erinnert sie mit ihren Rädern ein wenig an die großen dampfenden Ungetüme? Nein, unsere V 36 406 oder 236 406-5 ist natürlich eine Diesellok.

Das ist bereits aus der Baureihenbezeichnung V 36 / 236 zu erkennen. V (Verbrenningslok) bzw. 2 (Brennkraftlokomotive). Trotzdem haben wir immer einen Vorrat an Holz und kleinen Kohlestücken bzw. Koks auf der Lok dabei. Dieser Vorrat befindet sich vor dem DOFA-Ofen vorne rechts an der Lok. DOFA ist übrigens eine Abkürzung aus dem lateinischen Leitsatz des Herstellers Dörhöfer (DOcent FACTa – Tatsachen beweisen). Aber warum? Bei einem Dieselmotor dieser Größe ist es erforderlich über das Kühlwasser den Motor vor dem Starten vorzuwärmen.

Ein regelmäßiger Kaltstart führt aufgrund der erhöhten Reibung der beweglichen Teile im kalten Zustand zu schwerwiegenden Motorschäden. In der alten Bedienungsanweisung zur V 36 steht „Vor dem Anlassen des Motors ist das Kühlwasser vorzuwärmen. Erst nach Erreichen einer Kühlwassertemperatur von 60° C ist das Vorwärmen zu Beenden und der Motor anzulassen.“ Daher wird zum Vorwärmen im DOFA-Ofen ein Feuer entzündet. Um den Brennraum herum befinden sich Wasser-Heizschlangen. So kann die Hitze des Feuers an das Kühlwasser abgegeben werden und dieses erwärmen.

Das Kühlwasser zirkuliert allein durch thermische Konvektion (das warme Wasser steigt auf) im Kühlwasserkreislauf. So benötigen wir je nach Außentemperaturen etwas ein bis zweieinhalb Stunden, um das Kühlwasser auf die gewünschten 60° C zu erwärmen.

Der Schornstein vom DOFA-Ofen führt vorne rechts durch den Motorvorbau und kommt dann oben hinter dem Kühlwasserausgleichsbehälter heraus.



236 406-5 sonnt sich neben dem Hanauer Lokschuppen

## Es ist vollbracht - HU ist erteilt!

Es dürfte die längste technische Revision der Vereinsgeschichte gewesen sein. Letztlich wurde die Hauptuntersuchung (HU) für unsere Dampflokomotive 52 4867 mit Datum zum 17. November 2022 und einer Lastprobefahrt am 18. November 2022 nach Friedberg erteilt. Seit Januar war an unserem Prachtstück gewerkelt worden. Die lange HU-Dauer lag nicht etwa am schlechten Zustand unserer Lok, sondern am Umstand der Eigenarbeit. Es war ein hartes Stück Arbeit mit vielen Höhen und Tiefen, wobei letztere im Verlauf überwogen. Denn es stellte sich sehr schnell heraus, dass die HU-Durchführung in Eigenarbeit ein ambitioniertes Vorhaben darstellte, zumal die Aktiven keine bzw. kaum Erfahrung mit einem solchen Projekt hatten.



*Lastprobefahrt der 52 4867 auf dem Viadukt in Heldenbergen am 18.11.2022*

*Foto: Dominik Kaiser*

Letztlich beruhte die Entscheidung auch nicht am Willen, die Sache in die eigenen Hände zu legen. Die Entscheidung war vielmehr dem Umstand geschuldet, dass nach zwei Jahren Pandemie mit Fahrverboten und wegbrechenden Einnahmen keine finanzielle Chance zur Vergabe des Auftrages an die Industrie bestanden hatte. Der früher beschrittene Weg ins DB-Ausbesserungswerk im thüringischen Meiningen war somit versperrt. Alternativen, sofern sie überhaupt bestanden hätten, waren finanziell ebenfalls keine Option.

Alle ursprünglich erarbeiteten Zeitpläne der Arbeiten und das Datum der Wiederindienststellung der Lok erwiesen sich sehr bald als Makulatur. Dass es nun doch noch rechtzeitig vor den ausverkauften Weihnachtsfahrten geklappt hat, bedeutet eine große Erleichterung für alle Beteiligten. Unsere Fahrgäste dürfen sich auf hoffentlich schöne und erlebnisreiche Fahrten in den Odenwald nach Michelstadt bzw. Erbach und Rüdelsheim sowie auf der Hafensbahn freuen. Wir steuern im Odenwald wieder beide Weihnachtsmärkte an, die Fahrgäste können also wählen, welchem sie den Vorzug geben. Vor allem aber fallen den Aktiven des Vereins gewaltige Steine über die gerade noch rechtzeitig erfolgte Abnahme der Lok vom Herzen. Denn eine Absage der Fahrten, die durchaus im Raum gestanden hatte, wäre einem finanziellen Desaster gleichgekommen. Vom Imageschaden möglicherweise verärgelter Fahrgäste ganz zu schweigen...

Wir werden im nächsten Newsletter ausführlich über die HU und die technischen Herausforderungen berichten. Aufgrund der terminlichen Anspannung wegen der bevorstehenden

Fahrten und verbliebener Restarbeiten bitten wir um Verständnis, dass eine detaillierte Berichterstattungen über den Verlauf der HU auf die Schnelle nicht möglich ist. Denn nun gilt unsere volle Konzentration den anstehenden Fahrten. Denn letztlich betreibt der Verein den gewaltigen personellen wie auch finanziellen Aufwand ja nur, um mit den historischen Schienenfahrzeugen mit Publikum auf die Strecke zu gehen. Denn bei reinen Museumsexponaten ohne Fahrtenzulassung bedarf es keiner HU!



Der Vorstand dankt allen Aktiven für tausende (unbezahlter!) harter körperlicher Arbeitsstunden an der Lok. Auch denen, die Angebote zur industriellen Aufarbeitung von Bauteilen eingeholt und diese Aufträge vergeben bzw. überwacht haben, sei gedankt. Wir danken ferner unserem externen Gutachter Rudolf Langeloth für seine Unterstützung, Geduld und seine kreativen Ideen bei der Lösung von Problemen. Und den

Fahrgästen, die uns nach so langer Pause die Treue gehalten haben und fleißig Fahrkarten erworben haben. Zu guter Letzt gilt auch unseren zahlreichen Spendern und Spenderinnen ein herzliches Dankeschön! Ohne diese finanzielle Unterstützung wäre auch die HU in Eigenarbeit nicht denkbar gewesen.

*Florian Faust, 2. Vorsitzender*

## Herzlichen Glückwunsch HEF

## Wettbewerb #SpardaVereint



Die HEF hat sich auch 2022 wieder an dem Wettbewerb der Sparda-Bank Hessen beteiligt. Dazu schreibt die Sparda-Bank auf ihrer Homepage unter dem Titel „Vereint abstimmen“: *Die Online-Abstimmung von „Vereint für Deinen Verein!“ ist gestartet – und die Gewinnchancen sind vor allem für kleinere Vereine höher denn je. Ab sofort gibt es sechs Themenkategorien, in denen Vereine ihre Projekte anmelden konnten. Jede Kategorie hat ihr eigenes Voting und die jeweils fünf beliebtesten Projekte gewinnen je 3.000 Euro. Vom 19.10. bis 16.11.2022 kannst Du einmal täglich für Deinen Favoriten abstimmen. Einfach Kategorie auswählen (die HEF war in der Sparte „Kultur“ eingereiht), Projekte entdecken – und los geht’s!*

Der Verein hatte auf seiner Homepage und auf dem seinem Facebook-Kanal dazu aufgerufen, täglich zu voten. Und die Mitglieder und Freunde des Vereins stimmten unermüdlich ab. So stand die HEF lange auf Platz 1, rutschte dann plötzlich ab, um nach einem furiosen Endspurt, wie schon beim letzten Mal, wenn auch nur mit wenigen Stimmen Vorsprung wieder auf Platz 1 zu landen. Lt. Geschäftsführung der Bank wird das Endergebnis in Kürze auf deren Homepage veröffentlicht. Danke auch an dieser Stelle an alle, die täglich für die HEF stimmten. 😊  
red.

## Das Fahrtenprogramm für den Rest des Jahres










Der Wagenpark der HEF auf dem Weg zur jährlichen Fristung

Nach Erteilung der HU für die 52 4867 und der am 11. November 2022 ohne Beanstandung erfolgten Fristung des Wagenparks durch die aus Rastatt angereiste **BWR Waggonreparatur GmbH** können nun alle noch anstehenden Fahrten durchgeführt werden. Die beiden Adventszüge in den Odenwald am ersten Adventswochenende und die Fahrt nach Rüdesheim am darauf folgenden Sonntag sind – aus Sicht der Fahrgäste *leider*, aber aus Sicht der HEF *erfreulicherweise* - seit Wochen ausgebucht. Fahrgäste der beiden Sonderzüge **„DER ODENWÄLDER“** und **„DER MICHELSTÄDTER“** drucken sich bitte unser Infoblatt **„IHR REISEBEGLEITER“** mit dem genehmigten Fahrplan und einem Auszug aus den Stadtplänen beider Zielorte selbst aus. Dieses ist ab heute online auf unserer Homepage abrufbar. Der Fahrplan für den Dampfsonderzug nach Rüdesheim und der entsprechende REISEBEGLEITER sind dann ab Mitte der KW 48/22 auch online gestellt. Ab dann dürften auch die Fahrten auf der Frankfurter Hafenbahn am dritten Adventswochenende buchbar sein. Wie es im Jahr 2023 dann weitergehen wird, erfahren Sie frühzeitig hier an dieser Stelle, auf unserer Homepage und über **Facebook**.

Ab sofort ist auch der **Wandkalender der HEF** im Speisewagen anlässlich aller kommenden Fahrten erhältlich. Das Titelfoto 2023 des neuen Kalenders finden Sie im grünen Kasten weiter unten und die Grüße des Vorstandes zum Jahreswechsel sind auf der folgenden Seite abgedruckt.

**Eine besinnliche und etwas friedvollere Adventszeit wünscht**

Ihre

								
<p><i>Ihre Historische Eisenbahn Frankfurt</i></p> <p>Spendenkonto: IBAN DE09 501 900 00 0000 7108 81 / BIC: FFVBDEFF</p> <p>Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. Intzestraße 34, 60314 Frankfurt am Main</p> <p>1. Vorsitzende: Siegrid Zscherneck, 2. Vorsitzender: Florian Faust, ÖBL: Wolfgang Rotzler</p> <p>Layout und Schlussredaktion: Wilfried Staub <span style="float: right;">Bild rechts: Unser druckfrischer Wandkalender 2023</span></p>								

*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](mailto:newsletter@frankfurt-historischeisenbahn.de)

## Zum Jahreswechsel, Grußworte des Vorstandes

*Historische Eisenbahn  
Frankfurt e. V.*



Frankfurt am Main, November 2022

Liebe Vereinsmitglieder bzw. Vereinsmitgliederinnen und Freunde bzw. Freundinnen der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) e.V.,

wie schon in den vergangenen Jahren neigt sich mit 2022 wieder einmal ein schwieriges Jahr für unseren Verein dem Ende entgegen. Hatte uns in den beiden Vorjahren die Coronapandemie fest im Griff gehalten, stand 2022 ganz im Zeichen der Hauptuntersuchung (HU) für unsere Dampflok 52 4867.

Nach einer Rundfahrt gleich zu Jahresbeginn standen deren Räder still. Bis jetzt: Nun steigen wir nach erteilter HU und Wiederindienststellung der Lok Ende November wieder in den Fahrbetrieb ein - buchstäblich in letzter Sekunde. Wir räumen ein, dass die Sache knapp war und auch hätte schiefgehen können. Aber der Verein kann nur mit den knappen personellen und ebenso knappen finanziellen Ressourcen agieren, die ihm zur Verfügung stehen. Leider!

Der Zeitpunkt einer HU ist vorgegeben und kein Wunschkonzert. Doch schlechter hätte das Timing kaum ausfallen können. Denn die extrem hohe Inflation, die wir alle beim Einkauf zu spüren bekommen, hat auch uns zugesetzt. Denn Ersatzteile und im Rahmen der HU an Fremdfirmen vergebene Aufträge verteuerten sich zum Teil drastisch, die Lieferkettenprobleme der Industrie führten darüber hinaus zu erheblichen Verzögerungen. Auch Betriebsstoffe wie Kohle verteuerten sich deutlich, wobei wir diese wegen des langen Stillstandes der Dampflok in deutlich geringerem Umfang einkaufen mussten.

Vorstand und Vereinsausschuss bedanken sich bei allen Mitgliedern, Förderern und Freunden für ihre tatkräftige Unterstützung des Vereins. Das gilt insbesondere für die Aktiven, die an der HU mitgewirkt haben.

Ein Dank gilt auch allen Spendern. Denn gerade die Geld- und Sachzuwendungen haben uns beim Stemmen der HU sehr geholfen.

Vorstand und Vereinsausschuss wünschen allen Mitgliedern und Unterstützern sowie ihren Angehörigen ein frohes Fest und ein erfolgreiches, vor allem aber gerade in Zeiten eines entsetzlichen Krieges mitten in Europa friedliches Jahr 2023.

Siegrid Zschernack  
1. Vorsitzende

Florian Faust  
2. Vorsitzender

**Bild des Jahres: 52 4867 dampf wieder**

*Foto: Sebastian Braun*

