



**Liebe Leserinnen und Leser, liebe Freunde und Unterstützer der
Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V.,**

Im heutigen Newsletter blicken wir auf das Frühjahr und den Beginn des Sommers des Jahres 2023 zurück:

Es standen einige Fristungen des Wagenparks auf dem Plan, Aktuell herrscht eine kleine „Dieselkrise“ und auch bei den Sonderfahrten gab es ein Auf und Ab. Ein geplantes Highlight des ersten Halbjahres, die Sonderfahrt zum 2. Eisenbahnfest des Bayerischen Eisenbahnmuseums in Nördlingen musste leider auf Grund zu geringer Voranmeldungen abgesagt werden.

Das Hauptaugenmerk lag also auf den Pfingstdampftagen im

Taunus, an denen 52 4867 nach ihrem Schaden im Jahr 2019 endlich wieder auf der Strecke von Frankfurt Höchst nach Königstein zeigen konnte, was in ihr steckt.

*In der heutigen Ausgabe finden Sie folgende
Themen:*

- Kurzes Statement des Technischen Vorstandes und örtlichen Betriebsleiters Wolfgang Rotzler (S.2)
- Saisonauftritt mit dem Teddytag auf der Frankfurter Hafenbahn (S.3)
- Arbeiten an den Diesellokomotiven (S.4)
- Überführungen und Fristungen im Wagenpark (S.5)
- 52 4867 zu Gast in Darmstadt und Hanau (S.9)
- Rückblick zu den Pfingstdampftagen 2023 (S.12)
- Rückblick zu „Rhein in Flammen“ (S.16)
- Vorschau auf die Sonderfahrten im Jahr 2023 (S.19)
- 52 4867 feiert ihren 80. Geburtstag (S.22)

Als weiterer Klassiker fand die Fahrt zu Rhein in Flammen statt, auch hier nicht ohne Probleme, dazu später mehr.

Beginnen wollen wir mit einigen Worten des Technischen Vorstandes und örtlichen Betriebsleiters Wolfgang Rotzler, der sich zur allgemeinen Situation bei der Historischen Eisenbahn Frankfurt äußert:

Kurzes Statement des Technischen Vorstandes und örtlichen Betriebsleiters Wolfgang Rotzler

Sehr geehrte Leser des Newsletters,

als Technik-Vorstand und örtlicher Betriebsleiter möchte ich Ihnen, sehr geehrte Leser des Newsletters, ein Statement zum Verein Historische Eisenbahn Frankfurt abgeben.

Nach außen scheint es ruhig um die Historische Eisenbahn Frankfurt geworden zu sein. Das hat nichts damit zu tun, dass sich nichts bei uns bewegt, doch die Arbeit hinter den Kulissen wird immer mehr und aufwändiger und es ist immer mehr nachzuweisen und zu dokumentieren. An die eigentliche Arbeit an den Fahrzeugen kommt man daher immer weniger und das ist der Grund der folgenden Ausführungen einer viel zu kleinen Mannschaft.

So stand im Frühjahr ein aufwändiges Prozedere mit dem Eisenbahn-Bundesamt in Sachen Überarbeitung Halterregister auf dem Programm, welches uns über 2 Monate vollständig gefordert hat. Wir haben in den vergangenen Jahren unseren Fahrzeugpark schon auf ein Minimum reduziert, doch die 18 Bestandsfahrzeuge der Historischen Eisenbahn müssen verwaltungstechnisch in recht aufwändiger Form gegenüber den Behörden in allen Belangen nachgewiesen werden. In kommerziellen Unternehmen befassen sich damit eigene Verwaltungsstellen nur mit diesen Themen. Wir dürfen das nebenbei machen und uns auch dazu erst einmal einarbeiten. Ausschlaggebend war eine Änderung in Europäischen Fahrzeughalter-Register, gerade was die zertifizierte Instandhaltung betrifft, der wir ja nur bedingt unterliegen. Wir mussten binnen kürzester Zeit alle unsere Fahrzeuge als Museumsfahrzeuge ummelden und auch hier entsprechende Nachweise erbringen. Auch mussten alle Fahrzeuge neu angemeldet werden, die vielleicht irgendwann mal wieder für den Betrieb gedacht waren. Gerade der jetzt wieder in Betrieb gegangene Postwagen und auch unser „Gref-Wagen“ erwiesen sich als größtes Problem.

Güterwagen benötigen aus Lärmschutzgründen eine besondere Behandlung und Museumsgüterwagen benötigen darüber hinaus eine Lärmschutzbefreiung. Alles sehr komplex und bis der Postwagen seine erste Reise zur Aufarbeitung überhaupt antreten konnte, war ein zäher und langer Kampf. Der Wagen hat aber wie alle HE-Fahrzeuge alle rechtlichen Hürden bestanden. Wir wollten uns ab Ostern wieder eingehend um unsere Fahrzeuge kümmern. Aber hier haben wir die Rechnung ohne den Wirt gemacht!

So stehen derzeit, unsere V36 406, die Kö 5712 und aktuell auch noch unsere Köf 322 607-3 mit Fristverlängerungen und Schäden auf der Seite. Die Ersatzteilebeschaffung für die drei Loks ist auch nicht gerade einfach und erst aktuell treffen die bestellten Ersatzteile ein. Zwischendurch muss man dann noch Feuerwehr bei Schäden an den anderen Fahrzeugen „spielen“.

Wir hoffen aber, dass wir im Laufe des Sommers auch unsere drei Dieselloks wieder zum Laufen bekommen. Der Ausfall der drei Loks, war auch der Grund der Absage des Fahrtages auf der Hafentbahn neulich. Wir sind einfach eine zu kleine Mannschaft, um alles zeitgerecht umsetzen zu können.

Auch unsere 52 4847 bedarf trotz relativ neuer HU eines sehr großen Instandhaltungsbedarfes. Es lässt sich halt leider nicht alles gleichzeitig lösen, aber wir sind dran und aufgeben ist keine Option!

Wolfgang Rotzler/Technischer-Vorstand

Saisonaufakt mit dem Teddytag auf der Frankfurter Hafentbahn

Am 26.03.2023 fand unser Saisonaufakt in das Jahr 2023 statt. Dazu waren wir auf der Hafentbahn mit unserer Dampflok 52 4867 und unserer Köf unter dem Motto „Teddy-Tag“ unterwegs. Alle Kinder mit einem Teddy hatten die Möglichkeit kostenlos mitzufahren. Trotz teils launischem Wetter war die Fahrt ein voller Erfolg und wir konnten viele Fahrgäste bei uns im Zug willkommen heißen.

Ein besonderes Highlight dieser Fahrt war auch unser neues Mitropa Speisewagen Team, das an dem Tag mit einer neuen



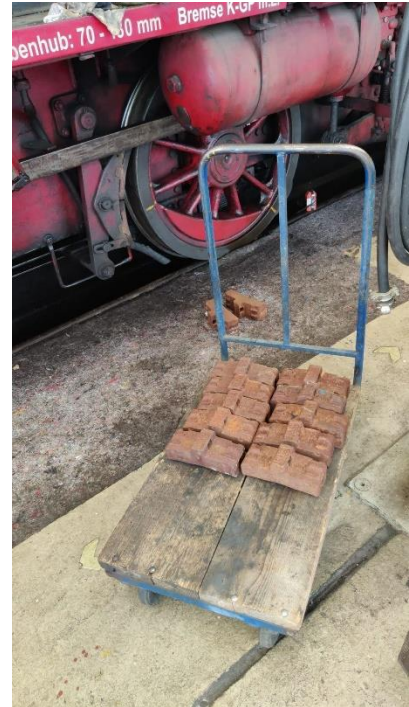
Saisoneröffnung mit dem Teddytag am 23.03.2023
Foto: Damaris Ries

Speisekarte die Fahrgäste mit leckeren Speisen und Getränken verwöhnte

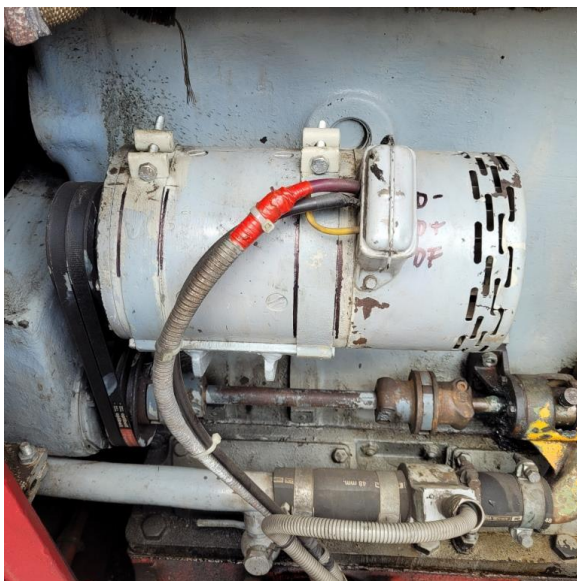
Arbeiten an den Diesellokomotiven

Am Ostermontag haben wir uns eingehend mit unserer Diesellok V 36 406 befasst. Neben dem Tausch aller Bremsklötze, einer Bremsrevision und Fristuntersuchung mit Radsatzvermessung sollte die Lok auf die bevorstehende Verlängerungsuntersuchung durch einen Sachverständigen vorbereitet werden.

Leider zeigten sich bei der Vorbereitung andere Schäden an der Lok, die bisher nicht bekannt waren. Hier mussten wir jetzt aktuell erst noch diverse Ersatzteile bestellen, die erst jetzt eingetroffen sind. Wenn diese eingebaut sind, können die restlichen Vorbereitungsarbeiten zur Verlängerungsuntersuchung vorgenommen werden und der Sachverständige neu bestellt werden. Zudem steht noch die jährliche Fristuntersuchung der Zugsicherung und des Zugfunks an.



Bremsklötze für V 36 406



Lichtmaschine der Köf 322 607-3

Den Dienst quittiert hat aktuell auch unsere Köf 322 607-3. Die Lichtmaschine der Lok kränkelte schon seit etwa einem Jahr mit Lagergeräuschen. Diese wurden jetzt so eindringlich, dass wir die Lichtmaschine ausgebaut haben und zur Überholung an einen Fachbetrieb im Raum Friedberg gebracht haben, der sich speziell mit solch altertümlichen Bauteilen befasst. Wir haben die Lichtmaschine noch rechtzeitig ausgebaut, diese hätte sich binnen kürzester Zeit mit Lagerschaden und Isolationsschäden zerlegt - dies wurde uns vom Instandsetzer mitgeteilt.

Immerhin, die Maschine hatte nach Schlagzahlen im Gehäuse die letzte, auch sehr oberflächliche Aufarbeitung, in der 80er Jahren noch bei der DB erhalten und hatte bis heute durchgehalten. Zudem trat unerwartet ein Schaden an der Druckreglung der Bremse auf.

Auch hier kommen nicht unerhebliche Kosten für die Überholung auf uns zu. Dieser Schaden bewirkte u.a. die Absage des Diesel-Fahrtages auf der Hafensbahn.

An unserer zweiten Kleinlok Kö 5712 steht ebenfalls eine Verlängerungsuntersuchung mit den entsprechenden Arbeiten an.



Text: Wolfgang Rotzler/Technischer Vorstand Bilder: Maik Niekisch, Wolfgang Rotzler

Überführungen und Fristungen im Wagenpark

Werkstatt- Zuführung des Postwagens und des schadhaften Bm 016-8 – 03.April 2023

Nachdem die rechtlichen Probleme für die Wiederinbetriebnahme unseres Postwagens mit dem Eisenbahnbundesamt geklärt worden sind, konnte die Werkstattzuführung sehr kurzfristig in die Wege geleitet werden.

Der Wagen hat nun eine neue Fahrzeugnummer zugeteilt bekommen, ist im Halterregister registriert und hat seine Lärmschutzbefreiung wie auch unser Gref Völsing-Wagen erhalten! Mit neuer Lauffähigkeitsuntersuchung konnte dann die Fahrt zur Aufarbeitung beginnen.

Auch unser schadhafter Bm-Wagen 016-8 konnte bei dieser Gelegenheit gleich mit zur Waggonfabrik Rastatt mitgenommen werden.

Damit befinden sich aktuell drei Wagen des Vereins in Rastatt in „Behandlung“.

Nochmals der Hinweis: Ohne das private Sponsoring wären die beiden Hauptuntersuchungen an den Wagen nicht möglich (nochmals vielen vielen Dank an unsere privaten Gönner). Die Instandsetzung der Schäden am Bm ist da eine andere Sache.



Die Firma Smart-Rail konnte kurzfristig im Rahmen einer Loküberführung die beiden Wagen am Montagabend (03.04.2023) zu einem guten Preis überführen.

Wir haben beide Wagen mit unserer Köf im Güterbahnhof Frankfurt-Ost an die Smart-Rail übergeben und hinter der Lok 111 213-5 ging es dann nach Rastatt, wo beide Wagen am Dienstagmorgen eintrafen.

Überführung Bm-Wagen 205 – 13.05.2023

Am 13.05.2023 ging unser Bm-Wagen 205 auf seine letzte Reise vor Fristablauf. Der Wagen wurde mit 215 082 mit der Firma Smart-Rail von Frankfurt-Ost zur Waggonfabrik Rastatt überführt. Wir haben den Wagen mit unserer 322 607-3 im Güterbahnhof Frankfurt-Ost zur Weiterbeförderung übergeben.



Rückkehr von drei Wagen aus Rastatt

Unmittelbar vor Pfingsten hat uns unser EVU, die MZ-Eisenbahndienstleistungen mit deren E 10 drei Wagen aus Rastatt aus der Aufarbeitung zu uns gebracht.



Zwei unserer Wagen konnten weitgehend Dank privaten Sponsoring aktuell dem Betriebsdienst zur Verfügung gestellt werden! Der Abteilwagen Bm 015 ersetzt den mit Fristablauf abgestellten Bm-Wagen 205.

Bei der Hauptuntersuchung mit Neuanstrich wurde auch die elektrische Heizung mit dem heute vorgeschriebenen Überlastungsschutz nachgerüstet. Unsere anderen Wagen besitzen diesen ebenfalls. Damit können alle HE-Wagen freizügig je nach Traktionsart eingesetzt werden.

Die Achsen des Wagens stammen vom erworbenen Ersatzteilsponderwagen, der in Rastatt zur Ersatzteilgewinnung zerlegt wird. Dessen Achsen konnten nach Überholung im Bm-Wagen 015 weiter Verwendung finden, da dessen Achsen nicht mehr verwendbar waren.

Neu im Einsatzbestand ist unser ehemaliger Lagerwagen, ein Postwagen der Deutschen Reichsbahn, mit Baujahr 1985 das jüngste Fahrzeug im Einsatzbestand.

Zu erwähnen sei hierbei, dass der Wagen wohl aus einer kleinen Serie stammt, welche in Rumänien gebaut wurde.



Dieser Wagen passt mit zugelassener Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ideal zusammen mit unserem Mitropa Speisewagen in unseren „Interzonen-Schnellzug“.



Ein Unterschied wie Tag und Nacht: Der Postwagen, als Lager genutzt auf unserem Gelände, und nach der HU

Auch dieser Wagen ist mit Durchgangsleitungen für Dampf und elektrische Heizung versehen (wurde bei Aufarbeitung wieder mit Teilen des Ersatzteilspenderwagens in Rastatt vervollständigt. Die Aufarbeitung des Wagens wurde nur durch privates Sponsoring ermöglicht.

Bittere Pille kurz vor Fertigstellung des Wagens-es mussten noch zwei neue Achsen in den Wagen eingebaut werden, da die bisherigen, eigentlich neuwertigen Achsen nach heutigen Kriterien nicht mehr zugelassen werden konnten, da die „Haltwertszeit“ abgelaufen waren. Diese Mehrkosten mussten durch den Verein aufgebracht werden. Unser Gref Wagen hatte Pfingsten die vorerst letzten Einsätze, dieser musste mit Fristablauf vorerst aufs Abstellgleis verbannt werden, bis die finanziellen Möglichkeiten einer neuen Hauptuntersuchung gegeben sind.

Text: Wolfgang Rotzler Bilder: Oliver Kraatz, Wolfgang Rotzler, Dominik Kaiser

52 4867 zu Gast in Darmstadt und Hanau

Am 18 Mai verließ 52 4867 unser Vereinsgelände und machte sich auf zu unseren Kollegen der Bahnwelt Darmstadt Kranichstein. Dort fanden über das Wochenende von Christi Himmelfahrt die die Kranichsteiner Bahnwelttage statt. Unsere 52 4867 befand sich dort in bester Gesellschaft:

In Hessens größtem Eisenbahnmuseum sind weit über 20 Lokomotiven und Triebwagen zu bestaunen, allein davon über zehn Dampflokomotiven der unterschiedlichsten Bauarten.

Neben der schweren Schnellzugdampflok 01 1056 oder den großen Güterzuglokomotiven wie 44 404, 41 042 oder natürlich der 23 042 bis hin zu kleineren Lokomotiven wie 97 210 einer G 8, der betriebsfähigen ELNA und vielen weiteren.



52 4867 auf der Drehscheibe in Darmstadt Kranichstein

Auch die Diesel oder Elektrolokfractionen sind mit mehreren V 36 (Altbau und Bundesbahnnachbau), einem „Schweineschnäützchen“, E 16 08, 103 101, dem „deutschen Krokodil“ 194 051 und nicht zu vergessen dem „Knallfrosch“ 141 228-7, welcher ja auch des Öfteren als Zuglok vor den Sonderzügen der Historischen Eisenbahn Frankfurt eingesetzt wird, würdig vertreten.

Neben unserer 52 war auch die Kranichsteiner 23 042 unter Dampf zu erleben. Weitere betriebsfähige Exponate waren der Knallfrosch 141 228, V 100 1357 und eine V 62. Die Lokomotiven wechselten sich in ihren Aufgaben stetig ab und standen so entweder für Führerstandsmittfahrten zur Verfügung, oder zogen den Pendelzug.

Das auch die Lokpersonale ihren Spaß hatten wurde deutlich als unsere 52 4867 der 23 042 vorspannte und so knapp 3500 Pferdestärken den Pendelzug bestehend aus drei Wagen bespannten.



Auf Grund einer Streckensperrung musste 52 4867 noch einige Tage in Kranichstein übernachten. Doch dies hatte auch ein paar Vorteile – am folgenden Wochenende fanden die Pfingstdampftage im Taunus statt, sodass unsere 52 stiecht im Bw angeheizt und versorgt werden konnte.

Allein die Möglichkeit beim Abölen der Lok eine Grube benutzen zu können war für unser Lokpersonal eine willkommene Abwechslung und ein Luxus, den sie von unserem Vereinsgelände leider nicht kennen, da dort keine Untersuchungsgruben existieren; ob das nebenstehende Bild entstand als die Grube „entdeckt“ wurde, sei einmal dahin gestellt 😊



Zu den Pfingstdampftagen im Taunus folgt weiter unten ein separater Artikel.

Doch das war es noch nicht für 52 4867: Am ersten Juniwochenende feierte die Museumseisenbahn Hanau ihre diesjährigen Lokschuppenfest. Ähnlich wie in Darmstadt stand hier 52 4867, als willkommener Gast, für 2 Tage Groß und Klein für Führerstandsmittfahrten zur Verfügung.



Ebenfalls angereist war 23 042, welche die Fahrt nach Hanau als eine Lauf-
fähigkeitsprobefahrt für die kommende Abnahme im Zuge ihrer Haupt-
untersuchung nutzen konnte. So konnten von den Gästen des Lokschuppen-
festes im ehemaligen Bw Hanau eine Vielzahl von Dampflokomotiven der
verschiedensten Baureihen bestaunt werden.



44 1616 und 23 042 sonnen sich vor dem Ringlokschuppen des Bw Hanau

- derzeit in Hauptuntersuchung), unsere 52 4867, Lok „6“ der
Museumseisenbahn Hanau (einigen vielleicht noch bekannt unter 89 906) und
der polnischen TKt 48 160 – ebenfalls in Aufarbeitung.

Vor Ort waren die
Dampflokomotiven 01 150
(betreut von der Stiftung
Deutsche
Dampflokomotiven), 23 042
der Bahnwelt Darmstadt
Kranichstein, 38 1772 (letzte
Bundebahn P8, Stiftung
norddeutsche
Bahn Museen), 44 1616
(Eisenbahnstiftung Joachim
Schmidt), 50 3552
(Museumseisenbahn Hanau

Aber auch für die Freunde der anderen Traktionen gab es würdige Vertreter zu bestaunen: So bespannten zwei ehemalige Bundesbahn V 60 einen Pendelzug zum Hanauer Hauptbahnhof.

Im Lokschuppen konnte die in Aufarbeitung befindliche V 36 276 bestaunt w, im Freigelände sonnten sich 212 001-2, 212 062-4, mehrere Kleinlokomotiven.

An der Drehscheibe ließ von Zeit zu Zeit die 215 082-9 ihr „Gebrüll“ ertönen und zog kalte Lokomotiven auf die Drehscheibe.



Man mag sie, oder man mag sie nicht: Die ozeanblau/beige Lackierung der Epoche IV. Würdige Vertreter dieser Zeit sind 215 082-9 und die Mehrsystem E-Lok 181 211-4

An dieser Stelle sei noch einmal sowohl den Kollegen der Bahnwelt Darmstadt Kranichstein, als auch den Kollegen der Museumseisenbahn Hanau für die gute Zusammenarbeit und Gastfreundschaft gedankt. Wir freuen uns bereits auf zukünftige Zusammenarbeiten.

Text Dominik Kaiser, Bilder: Timm Häßel, Birger Schwarz, Dominik Kaiser

Rückblick zu den Pfingstdampftagen 2023

An Pfingsten feiern Christen die Aussendung des Heiligen Geistes. Echte Eisenbahnenthusiasten feiern zumindest im Taunus und Umgebung aber auch das Dampfspektakel "Mit Volldampf durch den Taunus". 2023 fand nun die 41. Ausgabe mit den Pendelfahrten zwischen Frankfurt-Höchst und Königstein statt. Federführend agierte, wie schon seit dem ersten Mal, die Historische Eisenbahn Frankfurt (HEF) e.V., denn der Verein stellte - auch wie immer - Fahrzeuge und Personal (mit Ausnahme der Diesellok BR 218 von der MZE). Für unsere Dampflokomotive 52 4867 war es der erste Einsatz auf der Strecke seit 2019. Nach der Pandemie bedingten Pause war sie wegen den Arbeiten zur Hauptuntersuchung zum Pfingstfest 2022 nicht einsatzbereit und wurde durch eine vergleichbare Lok der Baureihe 52 der Werratalbahn ersetzt. Nun kehrte

52 4867 "nach Hause" zurück, denn unser Prachtstück ist seit den Anfängen fester Bestandteil der Veranstaltung.



Bereits seit den 80er Jahren ist 52 4867 bei dem Event „Mit Volldampf in den Taunus“ dabei, hier erstmals im Jahr 1985 noch mit 01 514 und der im Hintergrund zu sehenden 18 314. Die 01 steht seit 1991 im Technikmuseum Speyer, 18 314 bereits seit Mitte 1985 im Auto und Technikmuseum Sinsheim.

Ehre, wem Ehre gebührt: Wir möchten nicht verschweigen, dass die HEF an Pfingsten keine Alleinunterhalterin ist. Ohne die in jeder Hinsicht vorbildliche Unterstützung durch die Infrastrukturbetreiberin Hessische Landesbahn (HLB), der Streckenbetreiberin DB Start und unserem EVU MZE wäre das Spektakel undenkbar gewesen.

Und zum ersten Mal trat auch die Stadt Königstein als Mitveranstalterin auf und organisierte das Bahnhofsfest vor Ort. Allen helfenden Händen an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön!

Auch wenn 52 4867, gebaut als zugkräftige Güterzuglok, keine Unterstützung zur Bewältigung der 400 (!) Höhenmeter von Ffm-Höchst nach Königstein benötigt, so erhielt sie doch Gesellschaft durch die Diesellegende der Baureihe 218 - gestellt von unserem EVU MZE. Denn in den 41 Jahren gab es zwei Ereignisse, die das Mitführen einer "Angstlok" nötig machten:

Zum einen platzte vor einigen Jahren bei 52 4867 das Hauptdampfeinströmröhr, was damals zu einer langwierigen Abschleppaktion und auf der eingleisigen Strecke mit parallelem Regelverkehr zu reichlich

Verspätung der Regelzüge führte. Zum anderen blieb eine frühere Lok des Vereins, die legendäre 01 118, mal "hängen".



218 191-5 von MZE, hier als Zuglok Richtung Frankfurt Höchst, am Zug der HEF

Nach einem Halt an steiler Strecke und Regen bedingt nassen Gleisen rutschten die Räder beim Versuch des Wiederanfahrens durch. Zwar bedurfte es nur eines kurzen "Schubers", um Lok und Zug wieder in Bewegung zu setzen, doch zum Schubsen musste erst sehr aufwändig eine zweite Lok herangeschafft werden. Seit diesen beiden Ereignissen verlangt die HLB, dass für den Fall der Fälle eine "Angstlok" mitgeführt wird. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass das Umsetzen der Lok in Ffm-Höchst entfällt und damit der Aufenthalt dort verkürzt werden kann. Damit erhält die Fahrplangestaltung mehr Flexibilität. Und mit der wunderschönen BR 218 der MZE im Schlepptau war das sicher kein Makel!

In diesem Jahr war das Ausstellen von historischen Eisenbahnen nicht im gewohnten Umfang möglich. Die Abstellmöglichkeiten wurden durch neue LINT-Triebwagen der HLB bereits genutzt. Auf einem Gleis konnte auf unserer Köf 322 607-2 in der Kabine mitfahren werden. Ein besonders großes Vergnügen für alle kleinen (und großen) Lokführer, die mitfahren sind!



Während der Sonderzug mit 218 191-5 und 52 4867 am Bahnsteig wartet, steht unsere Köf für Führerstandsmitfahrten zur Verfügung

Gefahren wurde im Zweistunden Takt von und nach Königstein. Durch die belegten Gleise in Königstein konnte der Zug allerdings nicht über Nacht im Taunus geparkt werden. Dienstbeginn war daher in Frankfurt. Die ersten Passagiere konnten ausnahmsweise schon im Südbahnhof einsteigen. Die Fahrgäste konnten so den Ausblick auf die Skyline aus dem Dampfzug heraus genießen. Bis auf ein technisches Problem, das vor Ort behoben werden konnte, waren es zwei störungsfreie Tage mit pünktlichen Zügen, sehr zufriedenen Fahrgästen (zur Mittagszeit konnten nicht alle Mitfahrende einen Sitzplatz haben) und einer sehr jungen HEF-Mannschaft auf dem Zug, die ihre Aufgabe bestens erledigt hat. Bei besten Frühlingwetter (nicht zu heiß – aber den ganzen Tag Sonnenschein) hätten die Tage nicht besser funktionieren können. Nochmals vielen Dank an alle Fahrgäste, die mit dem

Fahrkartenerwerb den Erhalt der historischen Fahrzeuge unterstützen! Denn die Freude über das Bewegen der historischen Schienenfahrzeuge mag im Mittelpunkt gestanden haben, doch die Einnahmen braucht der finanziell nicht auf Rosen gebettete Verein ebenso dringend!



Auch 52 4867 war begeistert in den Taunus zurückkehren zu dürfen und zeigte was mit 80 Jahren noch in ihr steckt

Text: Florian Faust Bilder: HEF-Archiv, Gerhard Hohl, Wolfgang Rotzler

Rückblick zu „Rhein in Flammen“

Ein Abenteuer mit grandiosem Finale:

Am 01. Juli ging es mit Diesel-Power zu Rhein in Flammen. Schon die Vorbereitung der Fahrt war dieses Jahr ein Kampf für sich. Unsere Mitglieder opferten dutzende Stunden um den speziellen Fahrplan trotz DB-Baustelle und Lokwechsel doch noch fahren zu können. Für das versprochene Feuerwerk muss der Sonderzug nämlich zur richtigen Zeit in Schrittgeschwindigkeit auf der sonst hoch frequentierten rechten Rheinstrecke fahren - und blockiert in Konsequenz alle anderen Züge. Hinzu kommt, dass der Start des Feuerwerks nicht auf die Minute genau feststeht. Etwas zu schnell und man fährt am Feuerwerk vorbei. Obwohl wir schon viele Jahre Erfahrung damit haben, ist es immer wieder eine Herausforderung.

Auf zusätzliche Hürden musste auch während der Hinfahrt schnell reagiert werden: Mal hat man uns für einen Güterzug gehalten und uns ein rotes Signal ausgiebig studieren lassen, dann spielte man Bahnsteig-Roulette mit uns oder hielt uns für eine Durchfahrt. Ein längerer Halt war von einem Moment auf den anderen nicht mehr möglich und ein zusätzlicher Halt in Rüdesheim wurde ohne unser Zutun für uns geplant.



Im Sonderzug der HEF ging es gemütlich den Rhein entlang

Besondere Stimmung gab es im Wagen zwei des Zuges, wo ein Junggesellinnenabschied feierte. Natürlich hat sich hier unser Zugpersonal „Freiwillig“ für Erinnerungsaufnahmen zur Verfügung gestellt, einige Schaffner hatten wohl kurzzeitig ihre Mütze gegen kleine Krönchen getauscht.



Ebenfalls war es die erste große Fahrt für unseren Neuzugang im Wagenpark, dem Postwagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, und dem neuen Team des Mitropa Speisewagens. Bei beiden gab es keinerlei Probleme, sodass wir hier für zukünftige Fahrten optimal gerüstet sind.

Trotz aufregender erster Hälfte war die Zweite dann umso schöner und ruhiger. Nach einer atemberaubenden Fahrt entlang der beleuchteten Schiffsflotte startete das Feuerwerk direkt auf Zughöhe Mit Schrittgeschwindigkeit und bester Aussicht konnte das wandernde Feuerwerk bestaunt werden. In Rüdesheim angekommen gab es dann nochmal Nervenkitzel mit glücklichem Finale, als der Zug im genau richtigen Moment den besten Platz für das Feuerwerks-Finale einnahm.



Trotz allerlei Anfangsschwierigkeiten endete die Sonderfahrt mit erfolgreicher Feuerwerksfahrt und glücklichen Fahrgästen um 1:30 heute früh in Frankfurt Süd.

Vielen Dank, an alle die dabei waren und wie bereits im Zug durchgesagt: Lläuft dein Leben stets nach Plan, fährst du nicht oft mit der Bahn.

Text: Simon Klinz, Dominik Kaiser Bilder: Benjamin Taa, Dominik Kaiser, Wolfgang Rotzler

Unsere Züge kann man auch mieten:

Ob mit unserer Dampflokk 52 4867 oder unserer Diesellokk 236 406-5 bespannt, Fahrten auf der Frankfurter Hafenbahn oder zu Zielen bis 200 km Entfernung. Reisen Sie wie früher in unseren bequemen Abteilwagen und genießen sie den Glanz vergangener Zeit im MITROPA-Speisewagen. Schicken Sie uns Ihre Anfrage gerne an: info@historische-eisenbahn-frankfurt.de



Vorschau auf das Fahrtenprogramm im zweiten Halbjahr 2023

Kein Newsletter ohne wenigstens ein bisschen Werbung in eigener Sache: Denn die nun anstehenden Fahrten im zweiten Halbjahr sind wichtige Einnahmequellen, ohne die der Erhalt der historischen Schienenfahrzeuge undenkbar wäre. Nur wenn unsere Fahrten gut gebucht sind, besteht die Chance, dass am Ende ein kleiner Überschuss bleibt, der dann in den Unterhalt der Fahrzeuge fließt.

Mit halbleeren Zügen zu fahren, hieße, dass wir womöglich eine Fahrt mit Verlust abschließen. Daher unser Appell an alle Eisenbahnfreunde: gönnen sie sich einen Tag Entspannung und Freude über attraktive Ausflugsziele und unterstützen sie damit zugleich die HEF.

Los geht es am 26. August unter dem Motto "Industriedenkmal trifft Industriedenkmal" zur Völklinger Hütte. Wir fahren mit E-Lokbespannung zum eindrucksvollsten Industriedenkmal Deutschlands. Wegen der begrenzten Höchstgeschwindigkeit unserer Güterdampflokk 52 4867 wollen wir auf der Strecke mehr Tempo machen, um die Fahrtzeit zu verkürzen. Außerdem ist der August wegen die drohenden Waldbrandgefahr noch immer ein Risikomonat für Dampffahrten.

Erleben sie das Weltkulturerbe und weltweit einzig erhaltene Hüttenwerk aus der Hochphase der Industrialisierung. Schon bei der Ankunft am Bahnhof bietet die Völklinger Hütte ein episches Panorama. Vor Ort laden gleich sechs begehbare Hochöfen mitsamt gigantischer Industrieanlagen zur Heißwind-, Sinter und Kokserzeugung zum Erkunden ein. In den Schluchten des Werks erfahren sie alles zu den ehemals dort stattfindenden Prozessen der Roheisengewinnung, während sie auf den bis zu 40m hohen Stahlkolossen einen einmaligen Blick auf die vom Bergbau und Stahlerzeugung geprägte Landschaft genießen können. Sofern nichts dazwischenkommt, was leider immer passieren kann, wollen wir auf der Hinfahrt die Strecke über Koblenz und Trier an der malerischen Mosel nehmen, zurück dann den schnellsten Weg über Kaiserslautern. Ein zusätzlicher Halt ist in Mainz-Kastel geplant.



Blick auf die Kokereianlage der Völklinger Hütte

Am 23. September machen wir nach dem großen Erfolg vor einigen Jahren auf ausdrücklichen Wunsch einiger Fahrgäste mal wieder dem Bergbaumuseum in Borken die Aufwartung unter Dampf von 52 4867. Vor Ort erwarten sie schon

die traditionell gekleideten Bergmänner und führen sie ins nahe Erlebnis-Museum. Zu entdecken gibt es viel, man erhält einen Eindruck, wie im ehemaligen Braunkohlerevier gearbeitet wurde.

Am 2. UND 3. Dezember dampfen wir in den Odenwald nach Michelstadt zum dortigen Weihnachtsmarkt - möglicherweise auch wieder zum Schlossweihnachtsmarkt ins benachbarte Erbach. Die Fahrgäste können dann entscheiden, wo sie aussteigen. Die Fahrpreise bleiben gleich! Beide Weihnachtsmärkte sind etwas Besonderes und heben sich durchaus von den "üblichen" Weihnachtsmärkten ab, zudem sind sie beide fußläuferisch vom Bahnhof in wenigen Minuten erreichbar.

Am 10. Dezember ist der Weihnachtsmarkt der Nationen in Rüdelsheim das Ziel und damit auch das Weltnaturerbe Unteres Mittelrheintal. Weitere Zusteige halte sind Rüsselsheim, Mainz-Kastel und Wiesbaden-Biebrich. In Rüdelsheim haben Sie Zeit zum Besuch des dortigen Weihnachtsmarktes mit etwa 120 Ständen mit Kunsthandwerk und Köstlichkeiten aus 25 Nationen. Der Sessellift zum Niederwald-Denkmal ist in Betrieb, fast alle Restaurants und Weingüter haben geöffnet und die Personenfähre pendelt im kurzen Takt zum Ufer gegenüber nach Bingen.

Alle Eintagesfahrten beginnen und enden am Bahnhof Frankfurt Süd! Detaillierte Informationen, Preise und geplante Fahrpläne finden sie auf der Webseite.

Am 16. & 17. Dezember besuchen wir einen weiteren Weihnachtsmarkt - den Frankfurter "vor unserer Haustür".

Im 1,5-Stundentakt pendeln wir in gewohnter Manier unter Dampf ab Haltepunkt Eiserner Steg im Herzen der Metropole mal in Richtung Westen bis kurz vor den Bahnhof Ffm-Griesheim und mal in Richtung Osten bis ungefähr Mainkur und jeweils wieder zurück - auf



Adventsfahrten auf der Frankfurter Hafenbahn, ein vorweihnachtliches Erlebnis für die ganze Familie

den Gütergleisen der Frankfurter Hafenbahn. Ein- und Ausstieg ist also immer

der Eiserne Steg. Auf der Ostroute gibt es zusätzlich einen Halt an der Europäischen Zentralbank.

Am 15. Oktober wird es den nächsten Hafengeburtstag geben.

Alle Pendelfahrten auf den Gleisen der Frankfurter Hafengeburtstag beginnen und enden am Haltpunkt Eiserner Steg! Detaillierte Informationen, Preise und geplante Fahrpläne finden sie auf der Webseite. Fahrkarten können hier online gebucht werden, Fahrkarten gibt es aber auch am Bahnsteig (für die Fernfahrten MUSS online gebucht werden).



Nein, wir sind hier nicht auf der Modelleisenbahn, sondern am Mainufer in Frankfurt

Eine "alte" Dame feiert runden Geburtstag: Unsere Dampflok 52 4867 feiert in diesem Jahr einen runden Geburtstag - genauer den 80. Zu ihren Ehren planen wir eine Geburtsrundfahrt. Hier wird der Weg das Ziel sein - vielleicht unterbrochen durch einen kleinen Halt unterwegs. Es gibt hier viele Ideen, leider noch keinen abschließenden Plan bzw. Termin. Aber so viel steht fest: es wird eine Geburtstagsrundfahrt geben - schließlich wird man nicht jedes Jahr 80 Jahre alt...

Text: Florian Faust Bilder: Simon Klinz, Dominik Kaiser

52 4867 feiert ihren 80. Geburtstag

Vor wenigen Tagen feierte unser Zugpferd 52 4867 ihren "80. Geburtstag". Als billige Wegwerflok im Zuge des zweiten Weltkriegs gebaut, blickt sie heute auf ein sehr bewegtes Leben zurück.

Hierzu ein Textauszug aus dem Buch "Die Triebfahrzeuge der Historischen Eisenbahn Frankfurt" von Dominik Kaiser aus dem Jahr 2018 (ISBN: 9 783752854954):

52 4867 wurde im Jahr 1943 von der Maschinenbau und Bahnbedarf Aktiengesellschaft in Berlin-Babelsberg mit der Fabriknummer 13931 gebaut,

am 10.07.1943 an die Reichsbahndirektion Dresden übergeben und im Bw Komotau stationiert.

Ab Ende September des Jahres 1944 wurden 16 Lokomotiven der Baureihe 52, wegen Störungen des elektrischen Betriebs in Westösterreich, in den Bahnbetriebswerken Wörgl und Innsbruck stationiert. So traf auch 52 4867, als Zugang von der Rbd Dresden, in Wörgl ein, welches damals noch zur Rbd München gehörte.

Bekannt ist weiterhin, dass die Lok vom 26.05.1945 bis Anfang 1946 in Kufstein schadhaft abgestellt war. Von April 1946 bis zum 16.06.1948 gehörte 52 4867 zum Bestand der ÖstB – Direktion Innsbruck und wurde am 17.06.1948 an die Direktion Villach, Zfl. Graz abgegeben und ging in den Bestand der ÖBB über.

Insgesamt verzeichnete die ÖBB nach dem Krieg 307 Lokomotiven der Baureihe 52.

Im April 1953 wurde 52 4867 nach dem neuen Bezeichnungsschema der ÖBB in 152.4867 umgenummert.

Die vorangestellte „1“ diente hierbei als Unterscheidungsmerkmal der Lokomotiven mit Barrenrahmen zu den Lokomotiven mit geschweißtem Blechrahmen. Somit gehörte 52 4867 zu den 36 Maschinen der Baureihe 152 bei der ÖBB.

Vom 08.10.1964 bis zum 31.07.1965 gab die 152.4867 ein kurzes Gastspiel in der Zfl. Wien-Ost und war vom 01.08.1965 bis zum 14.01.1970 in der Zfl. Wiener Neustadt beheimatet.

Am 15.01.1970 wurde die 152.4867 schließlich ausgemustert und an die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft (GKB) verkauft, welche zwischen 1968 und 1973 13 Maschinen von der ÖBB erwarb, um die Lokomotiven der österreichischen Reihe 56 abzulösen.



Führerhaus von 152.4867, am Heizhaus Graz, vermutlich kurz nach der Übernahme durch die GKB

So kam 152.4867 am 15.01.1970 in die Steiermark, wo sie, nach erforderlicher Hauptuntersuchung, vorwiegend im Güterzugdienst auf den von Graz ausgehenden Strecken der GKB bis Anfang 1978 eingesetzt wurde.



152.4867 bei Lieboch zwischen Graz und Köflach am 18. September 1975. Foto: Peter Schiffer, Bildarchiv der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt

Ende 1980 erwarb die Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. die 152.4867 von der GKB und schloss mit ihr gleichzeitig einen Vertrag zur Generalaufarbeitung der Lok ab. Hierbei wurde auch der gekuppelte Kabinentender der Lok mit einem originalen Wannen-tender der 152.3109 getauscht.

Neben gelegentlichen Einsätzen auf Privatbahnen im Taunus, der Wetterau und dem Rheingau, ist sie die letzten Jahre das Rückgrat der Zugförderung auf der Museumsstrecke der Historischen Eisenbahn in Frankfurt am Main gewesen

Da die Maschine trotz ihrer langen Laufzeit noch eine gute Substanz aufwies, wurde sie im Jahr 1999 mit Indusi und Zugbahnfunk aufgerüstet. 2003 erhielt 52 4867, anstelle einer Kesselhauptuntersuchung, einen neuen Nachbaukessel (Fabr-Nr. 1530 des DLW Meiningen) in geschweißter Ausführung.



Mit neuem Kessel und frischer HU: 52 4867 neben, der damals noch betriebsfähigen, 50 3576 der NTB bei den Pfingstdampftagen vor dem Lokschuppen in Königstein im Jahr 2003

Im Sommer 2004 ist das Zugsicherungssystem PZB 90 nachgerüstet worden. Mit Datum 20.03.2008 wurde die derzeit gültige Fahrwerkshauptuntersuchung bestätigt.

Der 13.01.2012 war Abnahmedatum einer umfangreichen Kesselhauptuntersuchung mit komplettem Kesselrohrwechsel im DLW Meiningen, gleichzeitig wurde die Lok an diesem Tag wieder nach Frankfurt am Main überführt, bereit für weitere Einsätze.

Natürlich nimmt 52 4867 beim jährlich stattfindenden Event „Mit Volldampf in den Taunus“ an den Pfingsttagen teil, und hat wohl im Laufe der Jahre die meisten Sonderzüge an den Pfingstdampftagen im Taunus bespannt.

Neben dem jährlich stattfindenden Pfingstdampftagen und Einsätzen auf der Frankfurter Hafenbahn nahm 52 4867 auch an einigen Großveranstaltungen, wie dem Dampfspektakel in Rheinland-Pfalz im Jahr 2014, teil.

Vier Jahre zuvor im Jahr 2010 nahm 52 4867, bei den Jubiläumsparaden anlässlich der Feierlichkeiten „175 Jahre Deutsche Eisenbahn“ im Eisenbahnmuseum Darmstadt Kranichstein teil, wo sie einen Fotogüterzug bespannte.

Im Jahr 2013 feierte 52 4867 ihren „70. Geburtstag“ und trug aus diesem Anlass eine Zeit lang eine große „70“ auf Ihren Windleitblechen. Das Foto von Markus

Urbanczyk zeigt sie in eben jenem „Geburtstagsjahr“ 2013 bei Kaiserwetter am Mainufer in Frankfurt.



Aber auch, für heutige Verhältnisse, ungewöhnliche Einsätze hatte 52 4867. So beispielsweise im Oktober 2007:

Als an einer Verbindungskurve der Bäderbahn, einer normalerweise von der Taunusbahn befahrenen Strecke im Westen Frankfurts, eine komplette Gleissanierung durchgeführt werden sollte, entschied sich die auszuführende Firma aus Kostengründen die Güterzugdampflok 52 4867 von der HEF als Zugmaschine für die schweren Arbeitszüge anzumieten.

In einem 64 stündigen Dauereinsatz zog 52 4867 Wagen mit Gleisschotter zum Güterbahnhof Frankfurt Höchst.

Anfang März 2018 wurde mit 52 4867 eine Behelfsbrücke auf der Strecke Offenbach – Hanau einer Belastungsprobe unterzogen, bei der es galt, die Verkehrstüchtigkeit des, über die teilweise schon abgerissene alte Gewölbebrücke geführten, neuen Gleisstrangs zu beweisen.

Auch wurde von 52 4867 einmal ein Modell in Spurgröße H0 (Maßstab 1:87) von der Modellbahnfirma „Liliput“ veröffentlicht, sodass die Lok wohl auch auf der ein- oder anderen Heimanlage zuverlässig ihre Züge zieht.

Es bleibt zu hoffen das es den Mitgliedern der Historischen Eisenbahn Frankfurt gelingt, das Feuer in 52 4867 noch lange am Brennen zu erhalten



Text: Dominik Kaiser (Auszug aus „Die Triebfahrzeuge der Historischen Eisenbahn Frankfurt“)
Bilder: HEF Archiv, Peter Schiffer - Bildarchiv der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt, Markus Urbanczyk, Timon Kuchenbäcker

Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.

www.Historische-Eisenbahn-Frankfurt.de

Spendenkonto: IBAN DE09 501 900 00 0000 7108 81

E-Mail: Info@historische-eisenbahn-frankfurt.de

Newslettergestaltung: Dominik Kaiser

Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. Intzestraße 34, 60 314 Frankfurt am Main