Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) Nr. 82

Frankfurt am Main, am 29. April 2016

I. Auslese

Unser beliebter **Wandkalender** für das Jahr 2017 befindet sich bereits im Druck und ist ab Anfang Mai 2016 anlässlich unserer Veranstaltungen zum Preis von konkurrenzlosen € 7,50 (3 Stück € 20,00) erhältlich. Unser Dank gilt allen Fotografen, die uns ihre Bilder über unsere Sonderzüge regelmäßig und so zahlreich zur Verfügung stellen. Freuen Sie sich schon einmal an Hand dieser Vorschau auf den bevorstehenden Erscheinungstermin des Kalenders.

Januar

Februar

März

April

Mai

Juni

Juli

August

September

Oktober

November

Dezember

Unser kleines Gewinnspiel: Wählen Sie aus vorstehenden 13 Fotos Ihr Lieblingsbild und schicken Sie eine E-Mail unter Angabe Ihrer kompletten Postanschrift und Nennung Ihres Favoriten (Angabe des betreffenden Monats bzw. Angabe „Deckblatt“) an **info@frankfurt-historischeeisenbahn.de**. Unter allen Einsendern verlosen wir fünf druckfrische **Wandkalender 2017**. Einsendeschluss ist der **21. Mai 2015**. Nur eine Eisendung pro E-Mail-Adresse ist zulässig. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Bildautor des Bildes mit den meisten Nennungen erhält von uns als kleines Dankeschön für seine Mühe und seine Gewogenheit der HEF gegenüber einen Gutschein über eine frei wählbare Mitfahrt für zwei Personen in einem unserer Sonderzüge im Rest des Jahres 2016. Die so genannten A-Mitglieder der HEF sind von dieser Verlosung leider ausgeschlossen.

II. Nachlese

Der dritte **Teddybärentag** auf der Hafenbahn am 13. März 2016 war wieder ein voller Erfolg. Die Züge waren, bis auf die letzte Fahrt, die erfahrungsgemäß immer schwächer besucht ist, gut gefüllt. Damit unsere künftige Kundschaft auch zu Hause beim Spielen *weiter Seite 4*

Impressionen von Teddybärentag 2016 *Fotos: Maik Broischer (2), Wilfried Staub (2)*

Fortsetzung von Seite 2
mit der Spielzeugeisenbahn und als Erinnerung an den Teddybärentag einmal in die Rolle eines Zugführers schlüpfen kann, erhielten alle Kinder, die ihren Teddybären mitgebracht hatten, eine Signalpfeife, also eine so genannte Zugführerpfeife en Miniatur.

Die georderten 500 Zugführerpfeifen gingen bis auf ganz wenige Exemplare weg wie warme Semmeln. Aus dieser Tatsache kann man ableiten, wie viele Kinder an diesem Tag in den Zügen mitgefahren sind. Den Kindern hat das Trällern auf jeden Fall sehr viel Spaß gemacht und sie werden diesen Tag bestimmt lange Zeit in Erinnerung behalten und bestimmt irgendwann ihre Eltern drängeln, wieder einmal mit der Historischen Eisenbahn zu fahren, auch wenn unser Personal und auch manche Eltern doch ziemlich genervt waren und dringend darum baten, im nächsten Jahr ein anderes Erinnerungsgeschenk vorzusehen.

Gelungener Saisonauftakt 2016

Rechtzeit vor ihrem ersten planmäßigen Sonderzugeinsatz im Jahr 2016 kam 01 118 am Freitag, 1. April aus Meiningen zurück. Am Folgetag wurde sie intensiv geputzt und abgeölt, so dass sich am Sonntagmorgen um 8.15 Uhr der „**Main-Neckar-Express“** pünktlich am Frankfurter Südbahnhof in Bewegung setzen konnte. Die vier Wagen waren mit rund 270 Fahrgästen fast restlos ausverkauft. Das Wetter zeigte sich frühlingshaft, und für den Ausflug an den Neckar somit bestens geeignet. Relativ pünktlich erreichte der Zug Sinsheim. Das dortige Technikmuseum besitzt einen eigenen Bahnhof, an welchem einige Dutzend Fahrgäste den Zug verließen. Weitere Fahrgäste stiegen in Bad Wimpfen und Neckarsulm aus, doch die meisten fuhren mit dem Zug bis nach Heilbronn. Dort stand im Hauptbahnhof bereits ein Zug, gebildet aus einer Kleindiesellok und einigen „Donnerbüchsen“ (historische Personenwagen) bereit, der die Fahrgäste in das Süddeutsche Eisenbahnmuseum Heilbronn brachte.

Oben links: Überführungsfahrt von Meiningen am 01.04.2016 (Foto: CDL);oben rechts: 01 118 beim Wasserfassen im Museum in Heilbronn (Gerd Tierbach): unten: Main-Neckar-Express in Bad Wimpfen und auf der Heimfahrt (beide Udo Plichewski)

Den Aufenthalt nutzten die Fahrgäste für ein Mittagessen und erkundeten anschließend das liebevoll gepflegte Museum, während die Lokmannschaft ihr Dampfross für die Rückfahrt vorbereitete, mit Wasser versorgte und auf der Drehscheibe für die Fotografen posierte.

Auf der Rückfahrt zeigte sich, dass der Fahrplan des Sonderzuges für die etwas langsamere 52 4867 gerechnet worden war, welche eingesprungen wäre, wenn 01 118 im Meiningen Dampflokwerk nicht rechtzeitig fertiggestellt worden wäre. Da die 130 km/h schnelle Dampflok aber vor dem Zug eingesetzt werden konnte, wurden die Bahnhöfe Bensheim, Darmstadt, Langen und schließlich Frankfurt Süd bis zu 30 Minuten früher als geplant wieder erreicht.

(Marvin Christ)

So ganz ohne Beschwerden ging es aber dennoch nicht. Noch am gleichen Tag erreichte uns nachfolgende E-Mail:

Sehr geehrte Damen und Herren,
es ist ja schön, dass Sie tolle Fahrten mit der Historischen Dampflok anbieten, aber dass deswegen die Anwohner an einem Sonntagmorgen um 7:45 Uhr von dem Pfeifen der Lok geweckt werden, ist eine Unverschämtheit. Ich bitte Sie doch eindringlichst, dies zukünftig zu bedenken und vor allem zu unterlassen.
Freundliche Grüße,
Frau L. Z. aus Frankfurt am Main

Anmerkung: Es handelte sich bei dem Pfiff um ein Warnsignal, das der Lokführer abgeben musste, weil sich unvernünftige Fotografen gefährlich nahe dem Gleisbereich näherten.

Auf der Rückfahrt von Meiningen kurz vor der Heimat Foto: CDL

Teilnahme am 8. Dresdner Dampfloktreffen (vom 15. April bis 17. April 2016)

Aus Anlass des neunzigsten Geburtstages der **Baureihe 01** versammelte die IG BW Dresden-Altstadt im vergangen Jahr alle betriebsfähigen Lokomotiven dieser Baureihe im Rahmen des

„7. Dresdner Dampfloktreffens“ in ihrem Eisenbahnmuseum. Der Einsatz von **01 118** - eigens hierfür erhielt die Lokomotive einen Satz Schilder mit ihrer DR-Bezeichnung „**01 2118-6**“ - sorgte damals für viel Aufsehen.

Auf diesem Erfolg aufbauend, wurde „01 2118-6“ auch im Jahr 2016 wieder nach Dresden-Altstadt eingeladen; für die Lokomotive übrigens eine Reise in ihre Vergangenheit, war sie doch von 1967 bis 1970 und von 1972 bis 1978 dort einmal stationiert.

Die Frankfurter Schnellzuglokomotive bespannte im Rahmen der diesjährigen Veranstaltung mehrere Sonderzüge und erreichte bei einer dieser Leistungen sogar Tschechien. Die Reaktionen in der Szene waren ähnlich begeistert wie schon im Vorjahr. Uns erreichten, trotz des zum Teil regnerischen Wetters, zahlreiche Bildeinsendungen. An dieser Stelle möchten wir uns bei den vielen Eisenbahnfans und Fotografen für die sehr positive Resonanz bedanken.

Nächtliche Fotoparade im BW Dresden Altstadt mit allen Gastloks. Bild: Max Seifert

Überführungszug nach Dresden im Abendlicht bei Dahlen *Foto: Uli Brückl*

Überführung am 14. April nach Dresden

Die Fahrzeiten von DLr 25585 (Frankfurt Ost - Dresden Altstadt) hatten wir zuvor bereits auf Drehscheibe online und unserer Facebook-Seite veröffentlicht und so erwarteten den Überführungszug auf seiner fast 10-stündigen Fahrt von Frankfurt (M) über Fulda, Eisenach, Erfurt, Leipzig und Riesa an der Strecke zahlreiche Fotografen.

Höhepunkt der Großveranstaltung mit 12.000 Besuchern war der erste Sonderzug des Tages mit 01 2118-6 (DPE 24612 Dresden Hbf - Freiberg), auf dem Bild oben festgehalten auf der Tharandter Rampe bei einer Parallelfahrt mit einem von 95 1027-2 bespannten Fotogüterzug. Unsere 01 unterstützte am zum Schluss am Zugschluss übrigens tatkräftig 52 8154-8 und half dem Zug dabei über den Berg.

Auf der Tharandter Rampe *Foto: Peter Siemens*

Die polnische Steinkohle sorgte für beeindruckende Rauchwolken über dem Kamin von 01 2118-6 –
Foto: Peter Siemens

01 2118-6 mit DPE 24612 (Dresden Hbf - Freiberg) auf der Tharandter Rampe überholt den Güterzug mit 95 1027-2 –
Foto: Thomas Bartels

Weitere Impressionen vom 8. Dresdener Dampfloktreffen 2016

01 2118-6 abfahrbereit mit DPE 24681/95951 (Dresden - Pirna - Decin hl. n.) in Dresden Hbf mit 13 Wagen am Haken *Foto: Peter Siemens*

und unterwegs unterhalb der Festung Königstein *Foto: Phillip Hoffmann*

Dampflokatmosphäre im Altstädter Schuppen *Foto: Marvin Christ*

Geballte Dampfpower, versammelt im Altstädter Schuppen und festgehalten auf dem Foto auf Seite 7 unten: Ganz links die rumänische **131.060**, daneben **95 1027-2**, die Leipziger **52 8154-8** gefolgt vom „Albatros“ **498.104** der eigens aus Bratislava nach Dresden überführt wurde. Einen Stand weiter zeigt sich mit 475.111 „Gräfin“ eine Dampflok, die aus dem tschechischen Pilsen angereist kam. Die Meininger **50 3501** und ganz rechts **01 137** hielten der Frankfurter **01 2118-6** einen Schuppenstand in ihrer Mitte frei. Ebenfalls in Dresden, aber auf diesem Bild nicht sichtbar: die Chemnitzer **50 3648** sowie **03 1010** aus Halle(Saale). 75 1118 und 23 1019 konnten leider entgegen der ursprünglichen Planungen nicht anreisen.

Rückfahrt nach Frankfurt am 18. April 2016

Auf der Rückfahrt bei Ossmannstadt (Foto: Jürgen Klugert) und bei Böhla (Foto: Kevin Steckel)

Foto: Michael Götz

Zu später Stunde ergab sich vor Feierabend noch ein Gruppenbild der Betriebsmannschaft von 01 2118-6 vor Ihrer Lok. Vollständig ist das Bild jedoch nicht, viele weitere helfende Hände waren nötig um diesen umfangreichen Einsatz zu ermöglichen und einige dieser fleißigen Unterstützer waren bereits auf dem Heimweg als der Fotograf den Auslöser betätigte.

(Marvin Christ)

III. Vorschau

Pfingsten und Königstein

In 14 Tagen steht die jährliche Großveranstaltung der HEF – und hier darf man mit Fug und Recht sagen - traditionell am Pfingstsonntag und Pfingstmontag an: Das große **Bahnhofsfest in Königstein** im Taunus verbunden mit Dampfzug-Sonder-verkehr auf der 16 km langen Vorgebirgsstrecke der K-Bahn (RMV-Linie 12, KBS 646, Streckennummer 9360) der ehemals Kleinbahn Frankfurt – Königstein, heute Hessische Landesbahn unter dem Motto **MIT VOLLDAMPF IN DEN TAUNUS**. Und Volldampf wird es in diesem Jahr reichlich geben. Denn erstmals in den 36 Jahren der Geschichte dieser Veranstaltung kommen gleich drei (!) schwere Dampfzuglokomotiven zum Einsatz, nämlich **01 118** und **52 4867** der HEF und als Gastlok die Luxemburger **CFL 5519**.

*Zur Geschichte der Lok schreibt der Verein 5519asbl auf seiner Homepage (Auszug): Die nach dem Zweiten Weltkrieg neu gegründeten Luxemburgischen Staatsbahnen (CFL) übernahmen im Dezember 1948 und Januar 1949 insgesamt 20 Loks der **BR 42** aus der Nachkriegslieferung der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF). Diese wurden nach Anlieferung nach Luxemburg als Baureihe 55 geführt. Am 03.02.1949 beginnt die Geschichte unserer Maschine, welche im Jahre 1948 unter der Fabriknummer 17615 bei der WLF gebaut wurde. Die ursprüngliche vorgesehene Reichsbahnnummer unserer Lok lautete **42 2718**. Zusammen mit ihren 20 Schwesterloks wurde die **5519** fast ausschließlich zur Beförderung schwerer Kohle- und Erzzüge, auch im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich und Belgien, eingesetzt.*

Am 31.05.1964 war der planmäßige Dampfbetrieb in Luxembourg Geschichte. Nahezu 22 Jahre stand die 5519 als Museumslok obwohl unter Denkmalschutz stehend schutzlos jeder Witterung ausgeliefert in einem Park in Bettemburg. Im Jahre 1987 beschloss der Bettemburger Gemeinderat einstimmig, die Lok durch den Verein 5519 a.s.b.l. unter finanzieller Unterstützung der Stadt, des Landes und der Staatsbahn restaurieren zu lassen. Von Juli 1987 bis Frühjahr 1991 wurden von den insgesamt mehr als 7.000 für die Lok geleisteten Arbeitsstunden, der größte Teil mit viel Sachkenntnis und Idealismus durch aktive Vereinigungsmitglieder in den Petinger Werkstätten ausgeführt. Nach der politischen Wende in Deutschland bot sich die Gelegenheit, die Endmontage der 5519 im renommierten Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Meiningen in der ehemaligen DDR, fachgerecht und vorschriftsmäßig vornehmen zu lassen. Im Dezember 1991 kehrte die 5519 in ihre alte Heimat Luxembourg zurück. Die offizielle Eröffnungsfahrt fand am 16.05.1992 zwischen Bettemburg und Wiltz statt.

Vor etlichen Jahren gab es an Pfingsten schon einmal an einem Tag einen Betrieb mit zwei Dampfzügen gleichzeitig, wobei die eine Garnitur mit der 81 aber nur bis Liederbach verkehrte. In diesem Jahr gibt es erstmalig an beiden Tagen einen durchgängigen und konsequenten Stundentakt von zwei Dampfzügen, jeweils mit Zugkreuzung in Kelkheim (Mitte). Die Fahrten 80101 werden an beiden Tagen und die Fahrt 80 118 am Pfingstsonntag als be-

sonderes Highlight mit gleich zwei Dampfloks an der Spitze des Zuges bespannt. Bei den Fahrten 80104 und 80115 schiebt unsere V36 406 nach. Der Fahrplan des Sonderverkehrs der Historischen Eisenbahn Frankfurt an Pfingsten 2016 ist untenstehend abgedruckt. Weitergehende Informationen finden Sie wie gewohnt auf unserer Homepage. Hinweis exklusiv für die Leser des Newsletter: Am Pfingstsonntag wird der Frühschoppen in einem der beiden Biergärten seit vielen Jahren wieder einmal musikalisch umrahmt. Wir sehen uns!

MIT · VOLLDAMPF ¶
IN · DEN · TAUNUS ¶
Königstein · – Kelkheim · – Liederbach · – F-Höchst

Mit freundlicher Unterstützung
Frankfurter Volksbank

Dampfsonderzüge am Pfingstsonntag, 15. Mai und Pfingstmontag, 16. Mai 2016

Zug-Nummer		80101		80105	80107	80109	80111	80113	80115	80117
Verkehrsbeschränkung										
2. Klasse										
Königstein	ab	9:25		11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25
Kelkheim	an	9:37		11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37
Kelkheim	ab	9:43		11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43
Liederbach	ab	9:59		11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
F-Höchst	an	9:57		11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57

Zug-Nummer		80102	80104	80106	80108	80110	80112	80114		80118
Verkehrsbeschränkung										SO
2. Klasse										
F-Höchst	ab	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27		18:27
Liederbach	ab	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34		18:34
Kelkheim	an	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41		18:41
Kelkheim	ab	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45		18:45
Königstein	an	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59		18:59

Dampfzug mit Dampflokomotiven 52 4867, CFL 5519 und/oder 01 118 --- SO verkehrt nur am 15.05.2016
Die Züge führen einen Gepäckwagen bzw. ein Gepäckabteil zur Mitnahme von Kinderwagen.
Die Mitnahme von Fahrrädern ist in den Sonderzügen aus Sicherheitsgründen leider nicht gestattet.

V36 406 bald wieder einsatzbereit

Letze Arbeiten an der V 36 – Foto: W. Rotzler

Wie bereits in unserer letzten Ausgabe berichtet, wurde unsere V 36 nach mehrjähriger Pause wieder in Stand gesetzt und kommt erstmals bei der Veranstaltung Pfingsten in Königstein zum Einsatz. Offiziell wird sie bei der Veranstaltung „Rund um Frankfurt“ am Sonntag, dem 5. Juni 2016 wieder in Betrieb genommen. Bisher ist das Echo auf diese Fahrt mehr als bescheiden. Wir sind allerding guter Dinge, dass sich noch der eine oder andere Fahrgast mehr einfinden

wird und mit uns einen gemütlichen Sonntagsausflug unternehmen möchte. Verpflegungspausen sind bei dieser Fahrt in Bad Homburg zur Einnahme eines zweiten Frühstücks im Bahnhofsbistro und ein weiteres Mal in Liederbach eingeplant: Während die Lok dort umsetzt und für alle Fotografen und Videofreunde eine Scheineinfahrt unternimmt, bietet ein italienischer Eisverkäufer seinen Spezialitäten feil.

Volles Programm

Morgen, am 30. April 2016, ist die 01 118 schon wieder auf dem Weg ins Badische. Am Sonntag, dem 01. Mai führt sie mehrere Sonderzüge der UEF nach Bad Herrenalb und zurück an. Am 07. Mai kommt die 01 dann mit einem Sonderzug, ebenfalls der UEF, von Ettlingen über die Odenwaldbahn nach Frankfurt am Main zurück. Am 13. Mai schließlich holen wir die Luxemburger CFL 5519 an den Main. Acht Tage nach Pfingsten, also am Samstag, dem 23. Mai 2016 ist unsere Zuggarnitur mit der 52 4867 im Auftrag des VHT auf der Taunusbahn unterwegs. Nähere Informationen hierzu finden Sie auf der Homepage des VHT. Wenn Sie noch mehr über die vorstehend aufgeführten Aktivitäten wissen möchten, so schauen Sie doch bitte immer ganz aktuell auf unserer Facebook-Seite vorbei. Falls Sie unsere Seite noch nicht auf Ihrem PC oder Handy fest eingestellt haben, so gelangen Sie am schnellsten und einfachsten über den Facebook Button auf unserer Startseite oben rechts dorthin. Gleichzeitig zum Einsatz auf der Taunusbahn am 23. Mai 2016 erhalten wir noch Besuch in unserem Gelände von einem Sonderzug aus Koblenz. Mehr geht kaum!

IV. Schlusslicht

Weiterer Bm 234 wird grün

Anfang Januar startete nach einer kurzen Pause über die Weihnachtsfeiertage und den Jahreswechsel die Vorbereitung unserer Reisezugwagen für die Saison 2016. Hierbei wurden einige kleinere Reparaturen erledigt, wie zum Beispiel der Tausch einiger defekter Armlehnen oder Sitze in den Abteilen. Im Rahmen dieser Arbeiten fiel bei dem BM 18-4 auf, dass wir einen Wassereinbruch im Gang haben.
Das Team der Wagenmannschaft nahm sich der Sache an und begab sich auf die Suche nach dem Ursachen. Wir stellten dabei schnell fest, dass wir die Innenverkleidung demontieren müssen, um der Sache genauestens auf den Grund gehen zu können. Dabei wurde festgestellt, dass die Fenster an diversen Stellen undicht sind und der Wassereinbruch hier seine Ursache hat. Die gesamte Dämmung war feucht und hatte sich teilweise schon aufgelöst. Des Weiteren wurde dabei festgestellt, dass sich durch die Feuchtigkeit einige Roststellen, gerade in der Nähe der Fenster, gebildet hatten.

Es war klar, dass hier massiver Handlungsbedarf besteht. Da der Bm 18-4 noch ein alter, mit Folie beklebter, Wagen war, wurde spontan entschieden, dass wir ihn aus seiner Folie holen müssen, um alle Roststellen zu erkennen und behandeln zu können.

Entfernung der Folie

Schleifarbeiten und der Schaden unter der Folie Fotos: B. Bohländer

Im ersten Schritt wurde der Wagen trocken in der Halle der Hafenbahn abgestellt, damit es nicht noch mehr Schäden durch Regen und ähnliches gibt. Kurz danach begann die Aktion „Entklebt den Wagen“ und die Folie fiel den Mitgliedern zum Opfer und wurde in kürzester Zeit entfernt.

Parallel zu der Folienentfernung wurden die Fenster demontiert und zur Aufarbeitung gegeben. Hier werden neue Gummidichtungen angebracht und defekte Fenster getauscht. Außerdem wurde zwischenzeitlich noch neues Dämmmaterial beschafft, was sich als schwieriger darstellte als gedacht. Über die DB haben wir einen Lieferanten in Schweden genannt bekommen, bei dem wir das Material, was nach EBA-Richtlinien geeignet ist, dann bestellt haben. Die Abwicklung lief dann problemlos.

Inzwischen sind wir an umfangreichen Schleifarbeiten angelangt, die in Kürze abgeschlossen werden sollen. Danach bekommen wir Besuch von einer naheliegenden Schweißerfirma, die uns diverse Stellen am Wagen austauschen und neu einschweißen, da unter der Folie einige kleinere Löcher zum Vorschein kamen. Fortsetzung folgt

(Tanja Bumann und Björn Bohländer)

Kesselarbeiten an 52 4867

Einige verstopfte und gerissene Stehbolzen an unserer Lok 52 4867 erforderten es, dass wir in den letzten Tagen einige Arbeiten am Kessel durchführen mussten. Die Stehbolzen bei einer Dampflok haben eine wichtige Funktion, sie halten die Wandflächen der Feuerbüchse und des Stehkessels zusammen. Ohne Stehbolzen würde der Stehkessel dem darauf liegenden Kesseldruck nicht gewachsen sein und ausbeulen. Die Seitenwände sind daher durch Stehbolzen, die in die Feuerbüchs- und Stehkesselwände eingesetzt sind, gegenseitig verankert.

Bei unserer 52 4867 waren hier insgesamt 10 Stehbolzen zu tauschen, unter anderem „Normale“ und „Gelenkstehbolzen“, die mit einer Kappe verschweißt werden. Den Tausch der Stehbolzen haben wir zum größten Teil selbst erledigt, beim Einschweißen der Stehbolzen hat uns die Firma InfraServ aus Wiesbaden mit ihren Kesselschweißern fachgerecht unterstützt.

Im nächsten Schritt wurde die 52 4867 einer Druckprobe mit Wasser unterzogen; bei diesem Verfahren wird der Kessel mit Wasser gefüllt und auf Betriebsdruck abgedrückt, anschließend wird der Kessel von einem Kesselprüfer genauestens auf Undichtigkeiten geprüft. So-

bald diese Arbeiten abgeschlossen sind, werden die demontierten Kesselbleche wieder angebaut und die Lok kann wieder in Betrieb gehen.
(Fotos und Text: Lars Himmelheber)

Auf der Lokführerseite wurden zwei Gelenkstehbolzen getauscht

Ausgetriebene Gelenkstehbolzen, erkennbar am abgerundeten Kopf.

Neuer Vorstand gewählt

In diesem Jahr standen erneut die Vorstandswahlen an.
Wir dürfen hiermit den neuen Vorstand bekannt geben:

1. Vorsitzender: Albert Eckert,
2. Vorsitzender: Björn Bohländer,
Kassiererin: Tanja Bumann,
Schriftführer: Lars Himmelheber,
Technischer Vorstand: Klaus Mühleisen

Die neuen Vorstandsmitglieder bedanken sich für das entgegengebrachte Vertrauen und hoffen auf gute Zusammenarbeit.
(Lars Himmelheber)

Liebe Leser, wir haben Ihnen vorstehend auszugsweise dargestellt, welche umfangreichen Arbeiten hinter den Kulissen erforderlich sind, einen Dampfzug auf die Beine, respektive die Schienen zu stellen. Bitte honorieren Sie unsere Aktivitäten mit einer Fahrt in unseren Zügen. Vielen Dank

Bis zum nächsten Mal, und dann etwas deutlich kürzer, versprochen.

Ihre Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.

www.Frankfurt-HistorischeEisenbahn.de
Spendenkonto: IBAN DE09 501 900 00 0000 7108 81
E-Mail: info@frankfurt-historischeeisenbahn.de
Endredaktion: Wilfried Staub

Soeben erschienen der Wandkalender 2017 der HEF

*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-historischeeisenbahn.de***