Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) Nr. 86

Frankfurt am Main, am 10. März 2017

Sehr geehrte Leser, liebe Freunde der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V.,

in diesen Tagen blicken wir, nicht ganz ohne Stolz, auf 20 Jahre Newsletter mit im Durchschnitt neun Ausgaben pro Jahr zurück. Am 17. Februar 2007 kam das erste Exemplar mit bescheidenen eineinhalb Seiten und noch ganz ohne Fotos heraus. Inzwischen hat unsere Abonnentenzahl die Sechshundertermarke erreicht. Auch in Zukunft wollen wir Sie weiterhin auch auf diesem Wege mit allen Informationen rund um die Aktivitäten des Vereins versorgen, auch wenn andere Medien, wie zum Beispiel der neu eingerichtete youtube-Kanal noch aktueller und umfassender sein können. Doch blicken wir zunächst wie üblich auf die Zeit seit der letzten Ausgabe zurück. Starten wir mit drei Beiträgen unserer Dieselfraktion.

I. Rückblick

Eindrücke von Fahrten auf der Hafenbahn:

Wir hatten auch in diesem letzten Jahr wieder viele Sonderfahrten auch mit Diesel-Lokbespannung auf der Hafenbahn. Dazu einige Eindrücke, die uns von beigeisterten Fahrgästen zur Verfügung gestellt worden sind.

Frankfurt aus einer anderen Sichtweise nahe der EZB

Charterfahrt nur mit der Köf für eine Kleingruppe (rechts)

V36 406

Als wir unsere Diesellok V 36 406 im Oktober 2015 zur Hauptuntersuchung nach Wiesbaden überführt haben, hatte niemand geahnt, dass aus dieser Hauptuntersuchung eine solche „Never Ending Story“ werden würde.

Versatz des PZP90-Magneten

Dies ist dadurch geschuldet, dass sich in den vergangenen Jahren eine ganze Menge in den Zulassungsverfahren der Eisenbahn geändert hat, dessen Auswirkungen wir zum damaligen Zeitpunkt nicht im Entferntesten absehen konnten.

Auch eine Lok, die schon über 60 Jahre auf dem Buckel hat, kann sich den heutigen Anforderungen in Bezug auf Bestandsschutz nicht entziehen und das Prozedere wird in Zukunft noch komplizierter werden.

Bei der Lok stand neben der normalen Hauptuntersuchung auch eine Aufrüstung der heute vorgeschriebenen Sicherheitssysteme (PZB90 und digitaler Zugbahnfunk) auf dem Programm. Das ist eine der Voraussetzungen, damit die Lok auch weiter auf dem öffentlichen Netz betrieben werden kann. Dadurch entwickelte sich die Sache zu einer um ein Vielfaches aufwändigeren Instandsetzung.

Die eigentliche Hauptuntersuchung und die Motor-Revision waren bereits Anfang Mai 2016 abgeschlossen. Die Aufsichtsbehörde hat beim beantragten Zulassungsverfahren bemängelt, dass die in der Lok bisher eingebauten Systeme nicht dem heutigen Stand entsprechen und seinerzeit nicht nach den heute gültigen Vorschriften eingebaut worden sind. Also waren äußerst aufwändige Nachberechnungen und Umbauten erforderlich, die sich bis heute hinziehen. Ganz aktuell kommt eine Novellierung einer Vorschrift in Bezug auf die Funksysteme hinzu, die die Indienststellung der jetzt fertig umgebauten und zur Abnahme bereit stehenden Lok erneut verzögert.

Für alle noch in der Zulassung befindlichen Fahrzeuge, müssen in Zukunft veränderte Funkmodule verbaut werden (strengere Vorschriften), weil es hier seit dem 01.01.2017 eine verschärfte und geänderte Vorschrift gibt. Da die Zulassung der Lok noch nicht abgeschlossen war, verzögert sich diese erneut. Diese neuen Module sind erst ab April 2017 lieferbar und erst dann kann die erneute Beantragung erfolgen.

Die Aufsichtsbehörde hat uns gegenüber klar signalisiert, dass man uns keine Steine in den Weg legen möchte, doch die Lok muss ausnahmslos den heutigen Erfordernissen angepasst werden, wenn diese weiterhin im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden soll. Wir mussten zusehen, die Fehler der vergangen Jahrzehnte zu beseitigen, von denen bisher niemand wusste und die jetzt erst zu Tage gekommen sind.

Versatz der hinteren Bahnräumer

Wirtschaftlich betrachtet, hätten wir die Lok eigentlich abstellen müssen, aber wir wollten unsere V 36 406 weiter betreiben. Aber wir sind zuversichtlich, unsere V 36 406, ein echtes „Frankfurter Löksche“, bald wieder in Betrieb nehmen zu können, wenn endlich alle Hürden

erfolgreich genommen sind. Dann haben wir aber eine Diesel-Lok im Bestand, die allen heute geforderten Sicherheitsansprüchen gerecht wird.

Bericht und Fotos: Wolfgang Rotzler / Ingfried Zscherneck

Diesellok V 36 405:

Die optische und rollfähige Herrichtung der leider nicht mehr betriebsfähigen Diesellok V 36 405 zur Ausstellungslok nähert sich dem Abschluss.

V 36 405 ist ein echtes Schmuckstück geworden

Diesellok Kö 5712:

An der Lok steht der Ersatz beider Hauptluftbehälter auf dem Programm. Diese zeigten trotz der im letzten Jahr durchgeführten Hauptuntersuchung diverse Mängel. Die Anpassung der neuen Behälter ist jedoch aufwändiger als gedacht, da diese andere Anschlüsse besitzen.
Dann benötigt die Lok neue Starterbatterien. Derzeit fährt die Lok mit den Batterien der defekten Schwesterlok 322 607-3. Die Arbeiten können jedoch erst vollendet werden, wenn die Schwesterlok 322 607-3 wieder betriebsfähig ist, da die Kö dazu vorübergehend außer Betrieb genommen werden muss.

Diesellok 322 607-3:

Anfang Dezember 2016 quittierte unsere Köf II mit Zylinderkopf-Dichtungsschaden den Dienst. Ein eigentlich einfacher Schaden entwickelt sich auch zur einer aufwändigeren Instandsetzung Zunächst galt es eine preislich vertretbaren Firma zu finden, der die Lok vor Ort reparieren kann. So haben wir die Erfurter Feuer-Motorenwerke beauftragt, den Motor zu überholen. Dieser wurde nach Befundungen durch Vereinskollegen am 26.Februar 2017 in der Hafenbahn Werkstatt im Zylinderkopfbereich demontiert.

Die Zylinderköpfe wurden zur Instandsetzung nach Erfurt in deren Werkstatt mitgenommen und hier zeigten sich nach Zerlegung noch weitere Schäden, die es zu beheben gilt. So sind sämtliche Ventile und deren Führungen zu ersetzen, diese sind völlig ausgeschlagen (Lok ist halt auch ein altes „Mädsche“ und die musste auch bei der HEF schon einiges leisten).

Also auch hier zusätzliche Beschaffungsarbeit (für diesen Motor-Typ gibt es keine Ersatzteile mehr) und zusätzliche Mehrkosten.

Wenn die Zylinderköpfe wieder in Erfurt komplettiert wurden, wird der Motor der Köf in Frankfurt wieder zusammengebaut und in Betrieb genommen, damit die zweite Rangierlok wieder zur Verfügung steht. Aufgrund der nicht einfachen Ersatzteilbeschaffung können wir allerdings nicht sagen, wann uns die Köf wieder betriebsfähig zur Verfügung stehen wird.

Bericht und Fotos: Wolfgang Rotzler

Viel Bewegung bei und mit unseren Wagen und der 01 118

Mitte Januar wurden zwei unserer Abteilwagen nach Rastatt zur Waggonfabrik überführt, um technische Mängel auszubessern. Bei einem der Fahrzeuge hat sich herausgestellt, dass Nietverbindungen zwischen einem Türrahmen und einer Tür sich wohl über die Jahre leicht gelöst haben Im oberen Bereich der Einstiegstüren gab es daher auch einen leichten Wassereintritt, welcher das Team der „Wagenmannschaft“ stutzig machte. Daher kam es zu einer genaueren Untersuchung, bei der festgestellt wurde, dass drei der Türen teilweise einen Spalt von bis zu 5 mm aufweisen. In Rastatt werden die Türen komplett ausgebaut und ausgebessert und teilweise neue Bleche eingesetzt.

Bei dem anderen Wagen handelt es sich um den im Newsletter 82 beschriebenen Wagen, der vereinzelt Wassereintritt an verschieden Stellen der Seitenwand verteilt hatte. Daher mussten wir über ein ganzes Quartal einige Wagen anmieten. Unser „Sorgenkind“ verbrachte einige Zeit in einer Schienenfahrzeugwerkstatt in der Umgebung, bei der dieser schnell behandelt werden sollte, so dass das Fahrzeug in kürzester Zeit wieder eingesetzt werden kann. Daraufhin wurden im Januar beide Fahrzeuge nach Rastatt überführt. Der Wagen mit dem Wassereintritt an der Seitenwand, wird nach dem Schweißvorgang im Chromoxydgrünen Farbkleid erstrahlen. Wir hoffen, dass der Wagen zu der Fahrt zur Spessartrampe wieder an unserem Zug hängen und somit mehr Fahrgäste mitfahren können.

Berichterstattung: Leon Andreas

Es ist noch sehr früh am Sonntagmorgen, als die 01 118 langsam hochgeheizt und für die Überführung nach Meiningen vorbereitet wurde (Bild Seite 4 unten rechts). Am Montag, dem 30. Januar 2017 machte sie sich auf den Weg in die thüringische Dampflokschmiede, um noch vor der diesjährigen Saison einige Mängel zu beseitigen, die u.a. auch zu dem Ausfall bei der Fahrt vor Weihnachten nach Heidelberg führten. In der Früh ging es los und sogar vor Plan kam unsere Lokmannschaft bei recht kalter Witterung am Zielort an. Auf den Scheiben der Lok gefror der leichte Nieselregen zu einer zentimeterdicken Eisschicht. Das war, insbesondere bei der Rückwärtsfahrt von Schweinfurt nach Meiningen, doch schon etwas unangenehm auf dem Führerstand.

Das Foto oben am Tunnelportal des Bahnhofes Heigenbrücken zeigt wahrscheinlich die letzte Fahrt einer Dampflok über die Spessart-Rampe, welche bei Schnee stattfand. Hierüber gibt es auch ein Video, welches auf der Überführung von Frankfurt/Main nach Meiningen entstanden ist. Für diese Aufnahmen bedanken wir uns bei unserem Heizer Steffen Reichel, der die Aufnahmen während der Fahrt erstellte und das Video geschnitten hat. Siehe: http://youtu.be/ual9TxDmLWg

Bilder: Timon K., G.S. J.M.

++

Kennen Sie schon den facebook-Auftritt der HEF?

Historische Eisenbahn Frankfurt e.V.

https://www.facebook.com/HEFrankfurt/

Lesen Sie hierzu folgende fachliche Abhandlung über den **Zustand unserer Dampflokomotiven** *unseres technischen Vorstands Dipl.-Ing. Klaus Mühleisen.*

01 118

Bei der Leerfahrt zu den drei Fahrten von Mainz über Alzey nach Bingen und zurück am 18. und 19. Juni 2016, also nach den Fahrten in Dresden vom 14. bis 18. April 2016, wurde festgestellt, dass der Vorwärmer der Lok erhebliche Undichtigkeiten aufwies, was nicht vom Personal der vorherigen Fahrt gemeldet worden war. Der dadurch verursachte starke Wasserverbrauch konnte mit operativ durchgeführtem Wasserfassen in Bingen gemeistert und damit alle Fahrten im Juni pünktlich durchgeführt werden.

Solche Schäden treten u.a. durch Fehlbedienungen der Kolbenspeisepumpe, wie heftiges Nachspeisen, also mit kaltem Wasser bei niedrigem Kesseldruck auf, weil dann die Vorwärmer-Rohre einem heftigen Wärmeschock vom warm nach kalt ausgesetzt werden.

Daraufhin wurde der Vorwärmer abgebaut und das Rohrbündel gezogen. Dabei hatten wir Glück, dass das undichte Rohr in dem verhältnismäßig neu aufgearbeiteten Vorwärmer am äußeren Rand lag, also gut zugänglich und leichter zu ersetzen war. Mit Unterstützung von Herrn Rudolf Langeloth, der auch das Ersatzrohr beistellte, einbaute und einwalzte, sowie anschließend mit uns eine Druckprobe zu Dichtigkeit des Rohrbündels durchführte, konnte der Schaden, zwar mit einigem Aufwand, behoben werden. Diese Anlage arbeitet seitdem einwandfrei.

Inzwischen befindet sich die 01 im Dampflokwerk (DLW) Meiningen. Grund der Zuführung waren zunächst drei an den Einschweißstellen in der Feuerbüchse leicht undichte Rohre, die durch ihre Lage nicht nachgeschweißt werden konnten. wir haben uns deshalb entschlossen, die betroffenen Rohre komplett zu wechseln. Die betreffenden Rohrlängen wurden freundlicherweise gesponsert und lagerten bei Ankunft bereits im DLW.

Zu diesen Kesselarbeiten sind folgende umfangreichen Arbeitsschritte notwendig: Rauchkammer und Feuerbüchse reinigen, Wasserdruckprobe vor Beginn der Arbeiten, um die undichten Rohre nochmals genau zu lokalisieren und eventuell andere Stellen auch noch zu finden, anschließend ca. zehn Stück Überhitzer ausbauen, drei Heizrohre ausbauen, Rohrwände aufarbeiten und neue Heizrohre einbauen, Rohre einwalzen und einschweißen, Funkenfänger wieder einbauen, Wasserdruckprobe ausführen, Lok zur Probefahrt vorbereiten und anheizen.

Weiterhin gaben wir sinnvollerweise die sonst in Frankfurt durchzuführenden Arbeiten, wie jährliche PZB-Frist ausführen, Ausführung der jährlichen Br 1.2 an der Bremsanlage und Wechsel von Bremssohlen an zwei Laufachsen in Auftrag.

Ferner erfolgte die Aufarbeitung der beiden Lagerbuchsen der Saugkastenventile (Tenderwasserabsperrung). Hier erhöhten sich leider die Kosten stark, da sich die Ventile durch unsachgemäße Behandlung nicht mehr bewegen ließen, eines im offenen, eines im geschlossenen Zustand. Das war übrigens der Grund für den Ausfall der 01 und die Verspätung der Heidelbergfahrt durch den ersatzweisen Einsatz der 52.

Nach erster Diagnose sind die Ventile mit den Lagerbuchsen umfassend aufzuarbeiten. Weil im Tender geschweißt werden muss, muss aus Arbeitsschutzgründen die Kohle abgebaggert und ein Mannloch in die Kohleauflagebleche zur Belüftungen des Arbeitsplatzes sowie als Fluchtweg geschnitten werden-

Der Kreuzkopfkeil auf der rechte Seite ist in Verbindung mit den Teilarbeiten durchführen, wie Aus- und Einbau rechter Kreuzkopfbolzen, rechter Kreuzkopf ausschieben, rechten Kreuzkopf aufarbeiten, Schweißarbeiten am Kreuzkopfkeil durchführen. Dies ist allerdings eine rein prophylaktische Maßnahme.

Aufgrund von angeschwärztem Öl am linken Hauptkuppelstangenlager haben wir vorsorglich eine Befundung dieses Lagers und des zugehörigen hinteren Treibstangenlagers in Auftrag gegeben. Das Ergebnis war bestürzend! Das linke Hauptkuppelstangenlager ist durch Überlastung der Maschine „verschmiert“ (teilweise sogar ausgeschmolzen), das linke hintere Treibstangenlager ist im Ausguss mehrfach gerissen und ebenfalls verschmiert. Fazit: Beide Lager müssen neu ausgegossen und ausgebohrt werden. Über die Ursachen dieser Schäden können nur Vermutungen angestellt werden.

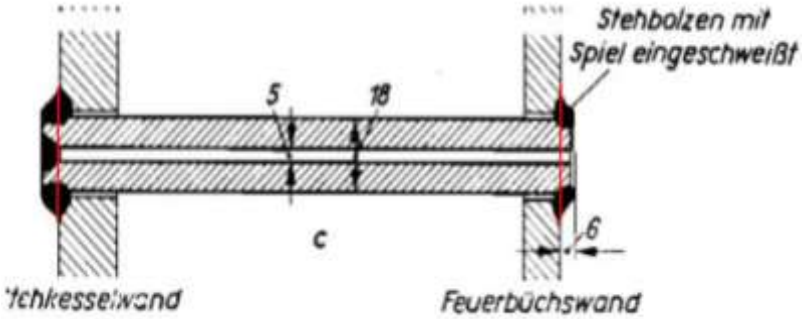
Vorsichtshalber haben wir eine Befundung der Stangen auf der rechten Seite noch in Auftrag gegeben, weil auch hier Schäden ähnlicher Art zu vermuten sind. Bei Redaktionsschluss liegen noch keine Ergebnisse vor. Wegen der nicht vorgesehenen, aber leider notwendig gewordenen Arbeiten sind die Kosten auf rund das Dreifache angestiegen.

52 4867

Bereits im letzten Jahr waren Anzeichen von eventuell gebrochenen Stehbolzen zu erkennen. Deshalb wurde im Januar 2017 eine Druckprobe des Kessels nach Abbau der Verkleidung an den vermuteten Stellen zunächst mit Wasserleitungsdruck durchgeführt. Hier zeigten sich vier Stehbolzen am Stiefelknecht über dem Flansch des Abschlammventils als leicht undicht.

Diese wurden im Schuppen in der Intzestraße ausgebaut, neue Stehbolzen vom Rohr, das eine qualifizierte Firma geliefert hatte, abgelängt und eingebaut. Zertifizierte Schweißer der Firma InfraServ haben diese in der Feuerbüchse und außen dichtgeschweißt. Bei der anschließenden Wasserdruckprobe mit 15,5 bar waren diese Kehlnähte mit 6mm, die bereits vorab visuell mit Farbeindringverfahren auf Schweißfehler geprüft wurden, dicht. Zwei benachbarte zeigten leichte Feuchtigkeit, weshalb wir uns entschlossen, auch diese per Gelegenheit zu wechseln. Eine neuerliche Wasserdruckprobe mit 15,5 bar bescheinigte auch diesen Schweißungen Dichtigkeit. Damit kann der Kessel wieder in Betrieb gehen.

Dichtheitsprüfung durch Farbmarkierung



Sechs getauschte Stehbolzen von der Feuerbüchse Prinzipskizze von glatten Stehbolzen aus gesehen

Weiterhin wurde noch ein Friedmann-Injektor gegen einen neu aufgearbeiteten getauscht (siehe Foto). Das linke Hauptkuppelstangenlager zeigt zudem großes Spiel und muss zur Diagnose abgebaut werden. Als Ursache ist auch hier Überlastung zu vermuten. Es ist wahrscheinlich, dass der Ausguss mit Ausbohren notwendig wird. Der Stangengenabbau kann in Frankfurt stattfinden und der Ausguss in der Werkstatt des Herrn Langeloth. Die Lok ist aber derzeit wieder einsatzfähig. Weitere Arbeiten wie „veredeln“ der Bedienhandräder im Führerraum und Farbarbeiten wurden inzwischen auch erledigt.

Vorweihnachtliche Fahrten im November und Dezember 1016

Sehr geehrte Leser, bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir aus Platzgründen die Berichterstattung über unsere sieben Fahrten im vergangenen Advent auf die nächste Ausgabe Verschieben müssen.

II. Vorschau

4. Teddybären-Tag der HEF am 12. März 2017

Fotograf Knut erwartet wieder alle kleinen und großen Eisenbahnfans

Noch sind längst nicht alle geplanten Fahrten in trockenen Tüchern, da steht schon am kommenden Sonntag, dem 12. März 2017 mit dem vierten Tag Teddybärentag die diesjährige Saisoneröffnungsfahrt an. Alle Kinder, die an diesem Tag ihren Teddybären mitbringen, haben Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz, fahren kostenlos mit und erhalten zudem noch ein kleines Präsent. Los geht es wie üblich mit der ersten Fahrt um 11 Uhr am Eisernen Steg. Weitere Fahrten folgen im Stundentakt bis 17 Uhr jeweils im Wechsel nach Westen bis in die Höhe des Postverteilerzentrums und im Osten bis etwa zum Osthafen-Bahnhof. Bitte beachten Sie, dass an beiden Endpunkten keine Möglichkeit zum Ein oder Ausstieg besteht. Über lange Jahre haben wir die Fahrpreise konstant halten können. Aufgrund teurer gewordener Infrastrukturkosten, sahen uns leider veranlasst, die Preise für die Fahrkarten ab dieser Saison geringfügig anzugeben. Bitte haben Sie hierfür Verständnis und bleiben Sie uns auch weiterhin treu. Fahrkarten können Sie bequem, allerdings gegen einen Aufpreis, im Vorverkauf in unserem Online-Ticket-Shop erwerben und so an Freunde und Bekannte weiter verschenken. Selbst verständlich gibt es die Fahrkarten auch noch am Veranstaltungstag bei unseren Schaffner am und im Zug. **Mehr auf einem Extrablatt.**

Endlich Feierabend *Fotos: Klaus Fischer*

19. März 2017: Pendelfahrten auf der Dreieichbahn

Die Dreieichbahn ist derzeit in aller Munde. Man überlegt nämlich, die Strecke mittelfristig zu elektrifizieren und ihr den Status einer S-Bahn zu geben. Doch bis dahin fließt noch viel Wasser den Main bzw. die Rodau hinunter. Unternehmen Sie daher mit uns am Sonntag „Judica“ erst einmal eine vorösterliche Fahrt durch die erwachende Natur im lieblichen Rodgau, denn der Frühling hält hier fast genauso früh Einzug wie an der südlichen Bergstraße. Zwei Fahrten haben wir für Sie vorgesehen und zwar einmal vormittags und ein zweites Mal am frühen Nachmittag.
Bekanntlich modernisiert die Deutsche Bahn ihr Streckennetz in den nächsten Jahren mit Hochdruck. Fast jede unserer geplanten Fahrten ist von einer Streckensperrung oder einer Überlastung des vorgesehenen Streckennetzes als Folge von Bauarbeiten auf Parallelstrecken betrof-

fen. So auch die heutige Fahrt. Da zwei Gleise in unserem Start-Bahnhof Frankfurt Süd wegen Bauarbeiten gesperrt sind, muss der Aufenthalt dort auf ein Minimum verkürzt werden und Rangfahrten dort sind ausgeschlossen. Unser Zug musste deshalb für die zweite Fahrt als Leerfahrt bis Maintal Ost weiterfahren. Nur dort ist ein Umsetzen der Lok möglich. Nach heutigem Stand der Dinge sind die Abfahrten in Frankfurt Süd nunmehr für 11:11 Uhr von Gleis 7 und das zweite Mal für 14:11 Uhr von Gleis 6 vorgesehen.

52 4867 unterwegs im Rodgau *Foto: Norbert Rotter*

Die Rückkunft ist für 13:12 Uhr bzw. 16:13 Uhr angedacht. Abweichungen vom Fahrplan sind aber durchaus noch möglich. Schauen Sie also, für den Fall dass sich weitere Änderungen ergeben sollten, immer unbedingt in der Woche vor dem Fahrtag noch einmal auf unserer Internetseite vorbei und vergleichen Sie die ggf. aktuellen Fahrzeiten mit denen in Ihren Unterlagen.

Dampfsonderzug „PFÄLZER WALD“ am 30. April 2017 nach Eisenberg in die Pfalz

Für diese Fahrt liegt inzwischen der dritte Fahrplanentwurf vor. Wie es jetzt aussieht, wird uns unsere Fahrtroute über die Main-Neckar-Bahn bis nach Bensheim und von dort über die Nibelungen Bahn nach Worms und weiter nach Grünstadt führen. Wir hoffen, dass wir Ihnen alle Details dieses besonders empfehlenswerten Ausflugs im Laufe der nächsten Woche bekannt geben und auch die Buchung endlich eröffnen können. Bitte haben Sie also noch ein paar Tage Geduld. Das erwartet uns in Eisenberg, angefangen mit der Begrüßung durch den Bürgermeister und einer Blaskapelle sowie einem Festzelt und bei der Stumpfwaldbahn (Fotos unten).

Warten auf die Einfahrt in den Bahnhof Eisenberg/Pfalz *alle Fotos: Wilfried Staub*

Abschied von der Spessartrampe

Der Schlüchterner Tunnel auf der Kinzigtalbahn von Frankfurt am Main nach Fulda, auch unter dem Namen Distelrasen-Tunnel“ bekannt, ist ein über dreieinhalb Kilometer langer Eisenbahn-tunnel unter dem Landrücken zwischen Flieden und Schlüchtern. Am 25. April 2011 wurde eine zweite Tunnelröhre in Betrieb genommen. Seit dieser Zeit sind Fahrten von Dampflokomotiven und Zügen ohne Notbremsüberbrückung auf diesem Streckenabschnitt nicht mehr zulässig.

Sonderzug der HEF bei einer Überholung im Bahnhof Laufach Foto: Rudolf Neutsch und Rheingold 2013 Marvin Christ (unten)

Als so genannte Spessartrampe wird der 5,4 Kilometer lange Steigungsabschnitt der Main-Spessart-Bahn zwischen Laufach und dem Schwarzkopftunnel mit einer durchschnittlichen Steigung von 19 ‰ bezeichnet. Im Jahr 2013 begannen die Bauarbeiten für eine weniger steile Strecke, die einen Nachschub von schweren Güterzügen überflüssig machen und den in die Jahre gekommenen alten Tunnel ersetzen soll. Am 26. Juni 2017 wird der erste Bauabschnitt der Neubaustrecke mit dann insgesamt drei einzelnen Tunnelbauwerken in Betrieb gehen. Die alte Umfahrung wird am gleichen Tag aufgegeben.

Ab diesem Zeitpunkt besteht auch auf diesem Streckenabschnitt ein absolutes Dampflokverbot. Fahren Sie ein letztes Mal mit uns am 25. Mai 2017 ein letztes Mal mit unserer 01 118 auf diesem einzigartigen Streckenabschnitt, der unserer betagten Schnellzuglokomotive alles abverlangen wird. Unser Zug fährt nonstop bis Lohr am Main und nach Umsetzen der Lok von dort ohne Halt zurück. Mit nur 39,00 € für die Rückfahrkarte halten wir für alle Dampflokfans ein echtes Schnäppchen bereit.

Anschließend geht es für unsere Aktiven Schlag auf Schlag knüppelhart weiter mit folgenden Sonderfahrten und Veranstaltungen.

27. Mai 2017: **Große Vier-Flüsse-Rundfahrt** für BDEF aus Anlass deren 60. Verbandstages in Frankfurt am Main vom 25. bis 28. Mai. Der Zug führt einen Bm- Reisezugwagen der HEF mit unten abgebildeter Beklebung. Der Dampfsonderzug startet in Frankfurt Süd und führt über die „Main-Lahn-Bahn“ nach Limburg und weiter über die „Lahntalbahn“ nach Koblenz Hbf. Von dort geht es über die „Moselstrecke“ nach Cochem. Abschluss bildet ein Besuch im Eisenbahnmuseum Koblenz-Lützel“. Rechtsrheinisch geht es zurück in die Mainmetropole. Ein kompletter Wagen dieses Sonderzuges ist für die Freunde der Historischen Eisenbahn reserviert und kann über unsere bekannten Betriebskanäle ab sofort gebucht werden.

Aus Anlass sechzig Jahres Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. wird ein Sondermodell eines PIKO Schnellzugwagens Bm angeboten. Der Wagen kann unter **bdef@bdef.de**

bis zum Beginn des Bundesverbandstages mit einem Rabatt, also für 34,90 € bei Abholung, vorbestellt werden. Ab dem Bundesverbandstag wird der Preis 37,90 Euro betragen, in beiden Fällen kommt bei Versand noch ein Kostenanteil hinzu. Interessierte Leser dieses Newsletters erhalten weitergehende Informationen und Angaben über die Buchungsmöglichkeiten und Kosten über das umfangreiche Tagungsprogramm des Bundesverbandstages hier in Frankfurt unter vorstehend angegebener Internetadresse.

28. Mai 2017: Der **15. Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte** steht ebenfalls ganz im Zeichen des Bundesverbandstages des BDEF. Selbst verständlich ist auch die HEF mit dabei.

Pfingsten 2017: Am Wochenende darauf heißt es am 04. und 05. Juni bereits zum 37. Mal **„MIT VOLLDAMP IN DEN TAUNUS“** verbunden mit einem großen **Bahnhofsfest in Königstein im Taunus**. Freuen Sie sich erneut auf gleich drei Dampflokomotiven!

17. Juni 2017 - Terminänderung: Ziel unseres Dampfsonderzuges ist das DB-Museum. Hier erwartet Sie ein buntes Programm. Neben einer Fahrzeugparade und einer Fahrzeugausstellung fahren auch verschiedene Pendelzüge von und zum Museum.

01. Juli 2017: Die Fahrt findet statt, auch wenn derzeit der Streckenverlauf auf Grund zahlreicher Baustellen noch nicht definitiv feststeht. Sie erlegen sieben Höhenfeuerwerke aus dem fahrenden Zug heraus bzw. vom Bahnhofsvorplatz in Aßmannshausen aus. Das Abschlussfeuerwerk wird 200 Meter von Ihnen mitten auf dem Rhein gezündet. Mit dem letzten Böllerschlag startet unser Sonderzug wieder Richtung Heimat. Die Abteile werden nur mit drei Personen belegt.

22. Juli 2017: **DIE FAHRT DES JAHRES!** Am zeitigen Morgen startet unser Sonderzug am Bahnhof Frankfurt-Süd mit Ziel Andernach und Brohl. Gegen Vormittag erreichen wir als ersten Halt Andernach; hier besteht die Möglichkeit, das Geysir-Zentrum zu besichtigen und auf einer sich anschließenden Schiffsfahrt den weltweit höchsten Geysir zu erleben. (Zusatzkosten von 13,00€ pro Person). Für Eisenbahninteressierte bietet sich die Weiterfahrt nach Brohl zur dortigen Brohltalbahn (Schmalspurbahn, 1000mm Spurweite) an. Als „Leckerbissen“ für alle Eisenbahnfreunde steht im Bahnhof Brohl ein für die Fahrgäste der HEF reservierter Sonderzug der Brohltalbahn nach Engeln bereit. Dieser Zug ist bespannt mit der Dampflok „11sm“. Genießen Sie eine eineinhalbstündige Fahrt durch das Brohltal hinauf nach Engeln.

Ausführliche informieren wir Sie über die vorstehenden Fahrten wie üblich auf unserer Homepage und im nächsten NEWSLETTER in etwa vier Wochen.

Ihre Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.

www.Historische-Eisenbahn-Frankfurt.de

Spendenkonto: IBAN DE09 501 900 00 0000 7108 81

E-Mail: info@frankfurt-historischeeisenbahn.de

Endredaktion: Wilfried Staub

Jubiläumswagen „60 Jahre BDEF“ der HEF mit Sonderbeschriftung in Spur H0 von PIKO zum Preis von 37,90 €

Kaufhinweis siehe bdef@bdef.de

*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***