Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) Nr. 90

Für Zusatzfahrt MICHELSTATT und HEIDELBERG noch wenige Plätze in der 1. Klasse (!) frei.

Frankfurt am Main, 30. November 2017

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

der letzte Newsletter geht schon auf den Sommer zurück. Daher gibt es heute viel Interessantes zu berichten. Lassen Sie sich überraschen und freuen Sie sich schon einmal auf unser Jahresprogramm 2018. Mehr dazu auf Seite 11.

Sie lesen heute:

Rückblick	**Seite 1**
Wieder da: Am-Wagen	**Seite 5**
Bericht über unsere Loks	**Seite 6**
Vorschau 2017 / 2018	**Seite 11**

I. Rückblick

Dreharbeiten des Hessischen Rundfunks für „Dings vom Dach“

Am 08.10.2017 war es soweit, unsere 01 118 war mal wieder für das Fernsehen im Einsatz. Ein Produktionsteam des Hessischen Rundfunks rückte morgens auf unserem Gelände an, um dort mit der aus der Show bekannten „Rita“ ein Einspieler zu drehen. Eindrucksvoll konnten wir an dem Vormittag erleben, wieviel Aufwand hinter einer Produktion eines solchen kurzen Filmes steckt. Das Team, bestehend aus Kameramann, Lichttechniker, Tontechniker, dem Regisseur und der Darstellerin war den ganzen Vormittag auf unserem Gelände rund um unsere Dampflokomotive 01 118 beschäftigt. Die Sendung wird Anfang des kommenden Jahres im Hessischen Fernsehen zu sehen sein. Sobald uns der genaue Sendetermin vorliegt, werden wir auf unserer Homepage und unserer Facebook-Seite den Termin bekannt geben.

Text und Fotos: Björn Bohländer

Die Fahrt zum Dampflok Werk Meiningen aus Sicht einer unserer Schaffner

"Das kann nicht wahr sein", so der erste Gedanke, als der Wecker gegen 3.45 Uhr in der Nacht zum Samstag zum Aufstehen mahnte. Doch schnell stieg die Stimmung wieder, denn es rief die Fahrt ins thüringische Meiningen. Am 02. September bat die Historische Eisenbahn Frankfurt (HEF) die Fangemeinde und die Freunde des Zugfahrens wie zu anno dazumal bereits um kurz vor 7:00 Uhr zum Bahnhof Frankfurt Süd. Die Zugmannschaft hatte sich bereits um 4.45 Uhr auf dem Betriebsgelände der HEF im Frankfurter Osthafen einzufinden, denn letzte Vorbereitungen und Einweisungen standen an. Der Dienstbeginn der Lokmannschaft war freilich noch früher, denn das Anheizen der Zuglokomotive 01 118 hatte bereits - wie üblich - am Vortag begonnen.

Gegen 6.52 Uhr setzte sich 01 118 am Frankfurter Südbahnhof mit nahezu allem, was die HEF an einsatzbereiten Waggons und Wagen aufzubieten hatte, in Bewegung und dampfte der südthüringischen Kreisstadt mit dem letzten Dampflokausbesserungswerk Mittel- und Westeuro-

pas entgegen. Denn dort warteten die XXIII. Dampfloktage auf die rund 12.000 Eisenbahnfans aus aller Welt, wobei davon eine mittlere dreistellige Zahl an Eisenbahn-Enthusiasten mit dem HEF-Sonderzug aus Frankfurt anrollte. Zusteiger auf der insgesamt 520 Kilometer langen Hin- und Rückfahrt gab es außerdem in Hanau und Gelnhausen.

Die Stimmung war vom ersten Moment an dem Anlass entsprechend heiter - in und außerhalb des Zuges. Denn unzählige "Zaungäste" entlang der Strecke ließen ihrer Freude über die Sichtung von 01 118 freien Lauf. Dass wildfremde Menschen winken, erlebt man im Leben sicher eher selten. Bei HEF-Fahrten gehört es zum Standard! Doch sollte die positive Stimmung im weiteren Verlauf der Fahrt einer harten Bewährungsprobe unterworfen werden.

Beste Stimmung bei der Abfahrt Foto: Tanja Bumann

Da die alte Spessartrampe endgültig Geschichte ist und der neu gebaute Tunnel zwischen Laufach und Heigenbrücken keine Durchfahrt für Dampflokomotiven erlaubt, fuhr unser Sonderzug ab Hanau über die Kinzigtalbahn bis Schlüchtern und weiter über Elm und Jossa nach Gemünden. Den Bahnhof des Eisenbahnknotens erreichte der HEF-Sonderzug noch pünktlich gegen 9.13 Uhr.

Doch bereits hier gab es erste Schwierigkeiten, denn das Wasserfassen mit Hilfe der örtlichen Feuerwehr dauerte wegen eines klemmenden Einlassventils deutlich länger als geplant. Mit etwas Verspätung führte der Weg dann über die Werntalbahn nach Schweinfurt, wo 01 118 die Fahrtrichtung wechselte und dann Tender voraus über Neustadt/Saale und Mellrichstadt zum Ziel Meiningen im Thüringer Wald dampfte.

Kaum in Meiningen gegen Mittag angekommen, nahm das Unheil seinen Lauf. Bei einer Rangierfahrt war ein lauter Knall zu vernehmen und es stellte sich schon sehr bald heraus, dass 01 118 ihrem stolzen Alter von immerhin 83 Jahren und rund 4 Millionen gefahrenen Kilometern, womit die Lok theoretisch 89-mal die Erde umrundet hat, Tribut zollen musste. Ein Dampfdruckkasten des Überhitzers war aufgrund von Materialermüdung geborsten und wies einen rund 30 cm langen Riss auf - gewissermaßen ein Schlaganfall der "alten Dame". An eine eigenständige Rückfahrt war unter diesen Umständen nicht zu denken.

Nun mag es keinen "besseren" Ort für einen technischen Defekt einer Dampflokomotive als ausgerechnet Meiningen geben, doch in den vier Stunden geplanten Aufenthalts war eine Reparatur trotz der freundlichen Unterstützung der Werkstechniker vor Ort unmöglich. Nun war Improvisations- und Organisationstalent gefragt - und auch ein wenig weiblicher Charme. Da in Meiningen Sonderzüge aus allen Teilen der Republik zugegen waren, ergriff unser Vorstandsmitglied Tanja Bumann die Gelegenheit am Schopf und fragte sich durch die Runde der anwesenden Eisenbahnvereine mit der Bitte um Hilfe.

Bei den Eisenbahnfreunden Zollernbahn wurde sie fündig, ihnen gebührt ein riesengroßes Dankeschön. Denn ihre 01 519 zog unseren Sonderzug mit der defekten 01 118 im Schlepptau zurück nach Schweinfurt. Trotz der unglücklichen Umstände ein echter Leckerbissen für Eisenbahnfans: denn zwei Lokomotiven der Baureihe 01 an einem Zug dürfte es in der jüngeren Vergangenheit nur sehr selten gegeben haben. Dennoch verzichtete die HEF auf einen Zuschlag,

wie wir immer wieder scherzhaft besorgten Fahrgästen versicherten. Während der Fahrt brachte unser Vorstand Björn Bohländer sein Mobiltelefon zum Glühen - es dürfte spätestens vor Schweinfurt Kesseltemperatur erreicht haben -, galt es doch, die weitere Heimfahrt zu organisieren.

Meinigen konnte auf die Schnelle nicht helfen *Foto: Björn Bohländer*

Schließlich konnte mit Hilfe weiterer Vereinsmitglieder, die im Hintergrund die Fäden zogen und Formalitäten und Papierkrieg erledigten, eine Elektrolok der Baureihe 152 der DB aufgetan werden - die jedoch dummerweise erst in Würzburg abgeholt werden musste. Dies übernahm dankenswerter Weise eines unserer Mitglieder, der nicht nur die Lok nach Schweinfurt überführte, sondern den Sonderzug inklusive 01 118 anschließend auch bis nach Frankfurt steuerte. Das Ziel erreichten wir trotz eines mehrstündigen Zwangsaufenthalts in Schweinfurt "nur" mit etwas mehr als 2 Stunden Verspätung gegen Mitternacht. Ein ereignisreicher Tag - für Fahrgäste und Vereinsmitglieder - ging zu Ende. Trotz der Unannehmlichkeiten und der Verspätung zeigte der überwältigende Teil der Fahrgäste Verständnis für unser Malheur und auch das Krisenmanagement der HEF. Daher ein herzliches Dankeschön an unsere tapferen Fahrgäste.

Text: Florian Faust

Besuch bei den Kollegen von der Brohltalbahn (Vulkan-Express

Die Fahrt fand am 24.09.2017 statt. Leider fiel der Temin genau auf den Tag der Bundestagswahl, wodurch die nicht ganz so gute Auslastung des Zuges vielleicht zu begründen ist.

Einmal im Leben sollte man dagewesen sein

An sich verlief die Fahrt aber doch ganz angenehm. Leider hatten wir auf der Hinfahrt durch „Störungen im Betriebsablauf“ der DB etwas Verspätung.
Das Geysir Zentrum in Andernach war auch sehr flexibel, sodass die Fahrgäste hier problemlos an der nächsten Schiffsfahrt zum Geysir teilnehmen konnten und sich vorher noch etwas im Zentrum informieren konnten. Der Geysir brach dann auch pünktlich beim Eintreffen der Besucher aus. Ein Ereignis, dass man unbedingt einmal im Leben gesehen haben sollte.
Auch die Brohltalbahn kam uns hier sehr entgegen. Sie haben für uns einen extra Sonderzug zwischen ihren normalen Takt geschoben und auf uns gewartet, damit unsere Fahrgäste dieses Erlebnis in Anspruch nehmen konnten.

Damit Sie in Engeln, am Zielpunkt der Brohltalbahn auch noch etwas Zeit zum Aufenthalt hatten, wurde die Rückfahrt auf der Brohltalbahn und auch von uns etwas nach hinten verschoben, zur Freude aller. Hier haben wir von vielen Fahrgästen gehört, dass es trotz allem eine schöne Fahrt war.

Bericht und Foto: Björn Bohländer

Auf der Fahrt mit dem Vulkan-Express von Brohl am Rhein nach Engel

Fotos: Gerd Tierbach, Markus Frey

Drachenfelsbahn einst und heute

Fotos: Björn Bohländer

01 118 nach Linz und Königswinter

Am 08.10.2017 fand die Fahrt nach Linz und Königswinter statt. Die Fahrgäste hatten die Wahl in Linz auszusteigen und mit dem Schienenbus die Steilstrecke der Kasbachtalbahn nach Kalhenborn zu bewältigen, oder weiter bis nach Königswinter zu fahren und dort den Drachenfels mit der Drachenfelsbahn zu besuchen. Die Drachenfelsbahn wird über Zahnräder betrieben und ist die älteste in Deutschland.

Leider war das Wetter nicht so schön, so dass der Ausblick von der Terrasse des Drachenfelsen teilweise etwas getrübt wurde, obwohl man trotz allem fast bis Köln sehen konnte. Auf dem Weg nach unten kann man an verschiedenen Haltepunkten aussteigen (oder auch zu Fuß hinablaufen) und noch das Schloss Drachenburg oder eine Ruine auf der Spitze des Drachenfelsen besichtigen.

Auf der Fahrt ging bei der 01 118 das Einströmroh auf der Heizerseite kaputt. Der Schaden war zum Glück nicht so groß und wir konnten noch aus eigener Kraft den Heimweg antreten. Siehe hierzu auch das „FOTO DES JAHRES“ auf Seite 12
Bericht und Foto auf Seite 4 unten: Björn Bohländer

Zusätzlicher 1. Klasse Wagen für die Weihnachtsfahrten nach Michelstadt und Heidelberg

Für unsere Weihnachtsfahrten nach Michelstadt und Heidelberg ist es uns gelungen, einen blauen 1.Klasse Abteilwagen der Gattung Am von einem befreundeten Verein aus Schorndorf anzumieten (Bild Seite2). Bei diesem Wagen handelt es sich, wie bei denen von uns bekannten 2. Klasse-Wagen, um einen Abteilwagen. Hiermit wollen wir unseren Gästen die Rückkehr der früher so beliebten 1. Klasse bieten. Die drei Einsätze in diesem Jahr stellen für uns einen Testlauf dar. Wenn dieses Angebot bei unseren Gästen ankommt und es sich rechnet, werden wir die 1. Klasse auf vielen Fahrten im kommenden Jahr wieder anbieten können und den Wagen längerfristig in Frankfurt stationieren.

Björn Bohländer

Foto: DBK Schorndorf

II. Berichte über unsere Sorgenkinder

52 4867

Bei der Fahrt am 24.09.2017 von Brohl nach Frankfurt lief das Achslager 4. Kuppelachse links vor Frankfurt warm. Es wies bis zu 60 Grad auf. Nach erstmaliger Feststellung dieser Temperatur wurde die Geschwindigkeit reduziert, so dass die Maschine mit rd. 40 Grad die Fahrt beendete. Auf der linken Triebwerksseite trat schon seit längerer Zeit ein gewisses „Schlagen“ auf, dessen genauer Entstehungsgrund nicht festgestellt werden konnte. Gleichwohl wurden an der Steuerung einige Arbeiten vorgenommen, wie Ausbuchsen von Lagern, was aber nur geringe Verbesserung brachte.

Nunmehr machten wir uns daran, die beiden Achslager der 4. Kuppelachse auszubauen und zu begutachten. Bei einer Einheitslok der BR 50 hätte man die betroffene Achse auf der Achssenke ausbauen müssen, was im Raum Frankfurt am Main nicht möglich ist. Bei der 52 4867 allerdings, als sog. Kriegslok, ist eine andere Methode möglich, da die Kuppelachsen am Achsschenkel im Gegensatz zu Einheitslok keinen Bund in Richtung Mitte besitzen.

Wir haben am 28.10.2017 mit Unterstützung aus DA-Kranichstein die Lok nach Abhängen des Tenders, Abbau der Kuppelstangen der Kuppelachsen 4 und 5 beidseitig, Abbau der Achsgabelstege und einiger im Weg befindlichen Teile mit hydraulischen Hebezylindern und entsprechenden Brücken, beides Standardausrüstung eines Einheitsgerätewagens, stufenweise um 40 cm angehoben, diese Höhe war berechnet aus Zeichnungssätzen der BR 52.

Beide Achslager waren nach diesem Anheben aus den Achslagerausschnitten des Rahmens ausgefädelt und konnten jeweils nach innen gezogen und abgebaut werden. Nach dem Abbau konnte eine Befundung beider Seiten vorgenommen werden.

Ausgebaute Lagerschale 4 links

Die beiden Schmierfilze waren in Ordnung und bedürfen nur einer Reinigung durch teilweises Auswaschen.

Das Lager rechts zeigte ein gutes Laufbild und kann so wieder eingebaut werden, lediglich die Lippenfilze sind verbraucht und zu erneuern.

Das Lager links zeigte ein schlechtes Laufbild, auch bei dem seinerzeitigen Aufbohren des Lagerausgusses wurde die Seite zur Anlauffläche des Radsterns mit einer zu großen Rundung versehen, was seitlich tragende Fläche wegnahm. Der Ausguss selbst war verschmiert durch Warmlaufen. Damit war der Ausguss des Lagers nicht mehr „rund“, sondern in Fahrtrichtung nach vorne und hinten ausgeschlagen, was den unruhigen Lauf mit Geräuschen auf der Lokseite links verursachte.

Parallel zur der Planung wurden von uns Gespräche mit dem Dampflokwerk Meiningen geführt und ein Angebot zu Ausschmelzen und Neuausguss sowie Ausbohren des gegossenen Weißmetalls mit den Maßen der von uns beigestellen Messliste angefordert. Nach obiger Befundung konnte auf die Hälfte des Auftragsvolumens verzichtet werden, immerhin rd. 1.900 € netto.

Das schadhafte Lager wurde von einem Vereinsmitglied in einem Kombi von einer befreundeten Firma umgehend nach Meiningen zum Bearbeiten gebracht und dort auch zügig fertiggestellt. Einige Telefonate ohne lästig zu werden, beschleunigten die Arbeiten, denn das DLW hat derzeit viele Aufträge und wir wollten nicht nach hinten geschoben werden. Das fertige Lager

wurde auf gleiche Weise am 17.11.2017 wie versprochen im Dampflokwerk Meiningen abgeholt werden.

Am 18.11.2017 konnte dann beide Lager wieder auf die Achse gesetzt und montiert werden. Zuvor wurden die Achsschenkel auf Mängel untersucht. Es wurden keine gefunden, ebenso musste das ausgegossene Lager noch auf den Achsschenkel angepasst (auf touchiert) werden und ein Schmierkeil für den Öleinlauf hergestellt werden. Dann konnte die Lok wieder vorsichtig abgesenkt werden mit genauer Einfädelung der Achslagerkasten in die entsprechenden Rahmenaussparungen, was nicht so einfach ist. Anschließend wurden noch abmontierte Anbauteile angebracht, soweit möglich ohne Verfahren der Maschine.

Am 25.11.2017 nun wurden die restlichen Montagen, zu denen man die Lok ggf. mehrfach verschieben muss, um die richtige Radstellung zu bekommen, weil man Schrauben durch die richtig stehenden Speichen einbringen muss, durchgeführt. Anschließend wurde noch der Tender gekuppelt und alle Luft- und elektrische Leitungen hergestellt. Parallel dazu wurden Lokkessel und Tender mit Wasser befüllt und angeheizt. Anschließend wurden Probefahrten auf dem Hauptbetriebsgleis der Hafenbahn durchgeführt, als Anhängelast zunächst in langsamer Fahrt 01 118 sowie 4 Bm Wagen. 01 118 wurde in der Halle der HFM untergestellt und dann weiterhin mit den 4 Bm-Wagen als Last mehrfach auf dem Abschnitt Ratswegkreisel - HFM-Werkstatt gependelt. Das Lager blieb kalt und auch die vorgenannten Geräusche, denen wir so lange auf der Spur waren, waren nicht mehr zu vernehmen, also eine runde Sache. Das zog sich dann bis in die frühen Morgenstunden des 26.11.2017 hin.

hochgehobene Lok

Es war ein kleiner, aber sehr effiziente Trupp, teilweise wechselnde Personen, der hier zugange war. Vielen Dank seitens des Vereines hierfür. Die weit kostspieligere Alternative hierzu wäre gewesen, die Lok mit verminderter Geschwindigkeit nach Meringen fahren, dort die Arbeiten durch das DLW erledigen lassen und Lok wieder zurück holen, die Kosten wären ein mehrfaches geworden.

Bericht und Fotos: Dipl.-Ing. Klaus Mühleisen, Technischer Vorstand der HEF

01 118

Bei einer Fahrt im Juli war bei der Lok ein Ton zu vernehmen, der als ungewöhnlich bezeichnet werden musste. Eine nähere Prüfung unter Dampf zeigte, dass das linke Einströmrohr eine offenbar undichte Stelle in der Rauchkammer bekommen hatte.

Nach der Entkleidung von der Isolation konnte der Riss auch genau verortet werden. Eine Wandstärkenmessung mit Ultraschall zeigte, dass an dieser Stelle, sozusagen an der „Außenkurve“ des Rohrs eine Abzehrung durch den Dampf stattgefunden hatte und an dieser dünnsten Stelle ein kleiner Riss entstanden war. Ein qualifizierter Schweißer schweißte die Schadstelle zu, war aber skeptisch, ob das halten würde.

Nunmehr wurde dieser Riss bei einer der nächsten Fahrten wieder undicht und wir kamen nach Gesprächen mit dem Dampflokwerk Meiningen zu dem Schluss, dieses Einströmrohr (unterer Teil) zu erneuern. Da die Fahrt der Lok nach Meiningen und zurück zusammen mit Erneuerung des Rohrs recht kostspielig eingeschätzt werden musste, wurde beschlossen, dies in Eigenarbeit, unterstützt durch eine qualifizierte und zugelassene Firma bei uns auf dem Gelände zu erledigen. Wir besprachen das weitere Vorgehen mit der Fa. InfraServ in Wiesbaden und führten eine Ortsbesichtigung durch. Es ist recht kompliziert, dieses Rohrstück sowohl aus- als auch das neue einzubauen, aber das Verfahren war Mitgliedern im Verein bekannt.

Ausgebautes und geschnittenes Rohr, links Schadstelle

So bauten wir das Rohr aus, indem wir es an geeigneter Stelle mit dem Schneidbrenner teilten. Besondere Anforderungen waren, die schon länger eingebauten Schrauben zu lösen, immerhin strömt dort Dampf mit Temperaturen um die 400 Grad durch und alle Muttern waren gut festgebacken. Es zeigte sich, dass auch die beiden Flansche sowie die Doppelkonusdichtringe verschlissen sind und erneuert werden müssen.

Inzwischen hat InfraServ diese Teile aus dem vorgeschriebenen Material neu gefertigt, das Rohrmaterial, obwohl genormt. aber die Größe (D 193,7 x 7) nicht gängig, in der geforderten Güte (P235GH TC1) beschafft.

Die Arbeitsgänge werden sein:

- Die alten Rohrteile wieder zusammenbauen und heften. Dies dient als Muster für die Herstellung des neuen Rohres.
- Den ersten Rohrstutzen ans Rohr schweißen.
- Das Rohr aufspannen, mit Sand füllen und nach Muster biegen.
- Das Rohr abschneiden und den 2ten Stutzen anschweißen.
- Das kleine Abgangsrohr für einen Feuerwehranschluss zum Spülen beim Auswaschen neu anfertigen und in das Rohr einschweißen.
- Danach, an einer noch zu bestimmenden Stelle das Rohr trennen und beidseitig anpasen.
- Danach Einbau vor Ort auf der Lok

Dies bedeutet, der obere und untere Teil des getrennten Rohres werden jeweils auf ihren Flansch angebaut und dann die Trennstelle qualifiziert zusammengeschweißt, nur so bekommt man das unbedingt dicht.

Derzeit ist InfraServ noch bei den Arbeiten, die im Werk Wiesbaden erledigt werden können.

Es gab personalbedingte Verzögerungen wegen Krankheit, so dass noch nicht feststeht, ob die Maschine in diesem Jahr fertig werden wird.

Bericht und Fotos: Dipl.-Ing. Klaus Mühleisen, Technischer Vorstand der HEF

V 36 406 wieder betriebsfähig

Unsere Diesellok V 36 406 (WR 360 C, MaK, Bj.1950, Fa. Nr 360 015) ist im Jahre 2010 mit Ablauf der Untersuchungsfrist und Verschleißerscheinungen am Motor zur Aufarbeitung außer Betrieb genommen worden. Es war geplant, die Aufarbeitung in Eigenregie in Frankfurt durchzuführen, doch die anstehende Aufrüstung der Zugsicherungsanlage auf PzB 90 und die Hochrüstung der Zugfunkanlage auf Mesa 23 sowie die Arbeiten am Motor waren dann doch nicht vor Ort möglich.

Nach anfänglichen Arbeiten in Frankfurt wurde die Lok im Oktober 2015 für diese Arbeiten zu InfraServ/Wiesbaden überführt. Der Motor konnte mit Ersatzteilen aus dem Bestand des Vereins und Neuanfertigung vieler Teile bereits im Mai 2016 wieder in Betrieb genommen werden. Es mussten u.a. 3 Zylinderköpfe ersetzt werden sowie die seit DB-Zeiten fehlerhafte Luftansaugung konstruktiv geändert werden. Ferner stimmte die gesamte Motoreinstellung nicht mehr. Der Motor hatte seine letzte Vollaufarbeitung im Jahre 1972 erhalten und lief damit mehr schlecht als recht bis zur Außerdienststellung im Jahre 2010.

Der Umbau der Zugsicherung auf PzB 90 und der Funkanlage war erheblich umfangreicher als geplant. Es zeigte sich, dass die vor Jahren von einen Namhaften Ausbesserungswerk eingebaute Zugsicherungsanlage I 60 nicht den Erfordernissen der PzB 90 entsprach. Umfangreiche und langwierige Vermessungen, Gutachten und Umbauten waren die Folge. Diese haben sich bis Oktober 2017 hin gezogen. Hinzu kam eine im Frühjahr 2017 erfolgte Funk-Novellierung aller noch nicht zugelassenen Fahrzeuge, die zu weiteren Verzögerungen und Mehrkosten geführt hat.

V 36 406 auf Streckenkunde (Probefahrt) auf der Ländchesbahn *Foto: Elias Wingenfeld*

Nach vielen Rückschlägen konnte die Wiederzulassung der V 36 406 im November 2017 erfolgen.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat alle Arbeiten zusammen mit der Beteiligten PzB-Fachfirma konstruktiv unterstützt und so konnte die Wiederzulassung der V 36 406 ermöglicht werden.

So zeigt sich die V36 406 Funk- und Sicherungstechnisch auf dem aktuellen Stand der Technik. Mit den Arbeiten am Motor ist auch eine entsprechende Leistungsfähigkeit zurückgekehrt.

Am 26.11.2017 erfolgte im Rahmen einer Werkstattfahrt von Wiesbaden nach Niedernhausen und zurück die erste eigenständige Streckenfahrt nach sieben Jahren.

In der Werkstatt bei InfraServ gab es noch ein letztes Foto-Treffen zweiter Schwesterloks *Foto: Wolfgang Rotzler*

Neben unserer V36 406 befindet sich auch Lok V36 204 der Bahnbetriebe Blumberg (Wutachtalbahn) noch im Werk. Diese ist nach Getriebe-Instandsetzung auch fertiggestellt und wartet auf den Rücktransport (Straßenweg) nach Fützen. Auch diese Lok hat eine DB-Zulassung-so begegneten sich zwei der wenigen auf DB zugelassen V36 in Wiesbaden. Es ist reichlich unwahrscheinlich, dass sich beide Loks noch einmal wiedersehen werden und so nutzen wir beim Rangieren die einmalige Gelegenheit für ein Foto-Shooting.

Am 09.12.2017 kommt unsere V 36 406 zusammen mit der Dampflok 52 4867 mit Charterzügen für die NTB Wiesbaden wieder zwischen Wiesbaden bis nach Idstein zum Einsatz, bevor die Lok mit dieser Fahrt wieder nach Frankfurt zurückkehrt.

Die offizielle Wiederinbetriebnahme erfolgt dann bei unseren Fahrten auf der Hafenbahn am 16.und 17.12.2017, wo unsere V36 406 wieder offiziell vorgestellt werden soll. Im kommenden Frühjahr wird dann V36 406 auch optisch wieder auf Vordermann gebracht.

Die zeitlebens im Rhein-Main Gebiet stationierte V 36 406 steht damit nach sieben (!) Jahren Abstellzeit wieder für Notalgie- und Überführungsfahrten zur Verfügung.

Mit Rückkehr der V 36 406 in den Betriebsdienst erfahren die beiden Kleinloks Kö 5712 und 322 607-3 ein Entlastung, da diese in den letzten Jahren alle anfallenden Rangierleistungen auf der Hafenbahn Frankfurt für den Verein übernehmen mussten. Jetzt können auch an beiden Kleinloks aufgeschobene Instandsetzungen durchgeführt werden.

Bericht: Wolfgang Rotzler, Ingfried Zschernek

III. Vorschau

Vorausschau auf die Fahrten im Dezember 2017

Die diesjährige Weihnachtsfahrt und auch der Zusatztermin nach Michelstadt sind ausverkauft. Wir konnten glücklicherweise für die beiden Fahrten noch einen 1.Klasse Wagen anmieten, der aber auch schon fast ausverkauft ist.

Für die Weihnachtsmarktfahrt nach Heidelberg sieht es noch etwas besser aus für die, die noch mitfahren wollen. Hier steht noch fast ein kompletter Wagen im Bereich der 2. Klasse zur Verfügung und noch Teile des 1.Klasse Wagens, der auch für diese Fahrt angemietet werden konnte.

Dieses Jahr wird die Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. das erste Mal an beiden Tagen am dritten Advent auf der Hafenbahn fahren. Der Vorverkauf dazu läuft bereits sehr gut und wird dem Verein ein gutes Wochenende zum Saisonschluss bescheren. Weitere kleine Überraschungen an dem Wochenende sind geplant.

Vorschau 2018

Im nächsten Jahr begeht der Verein der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V. seinen 40sten Geburtstag. Wenn das kein Grund zum Feiern ist? Und das wollen wir auch tun. Wir haben uns einiges einfallen lassen, um unseren Fahrgästen einiges zu bieten im nächsten Jahr.

Den Saisonauftakt bildet am 17.03.2018 die Fahrt nach Hachenburg. Diese wird voraussichtlich mit der 52 4867 durchgeführt, die dann am nächsten Tag, also sonntags auf der Hafenbahn auch den „Teddy Tag“ bespannen wird. Dieses Jahr können die Familien zusammen mit der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V. „in den Mai tanzen“ bei einer „Rund um Frankfurt“-Fahrt am 01. Mai. Natürlich darf auch das Bahnhofsfest in Königstein nicht fehlen. Es findet traditionell an Pfingsten statt. Der Termin ist der 20./21.05.2018. Also schon mal vormerken!

Danach steigert sich das Tempo. Am 10.06.2018 findet der jährliche „Sommerdiesel“ auf der Hafenbahn statt. Eine Woche später geht es dann zum DB Museum nach Koblenz Lützel, bevor es dann Anfang Juli traditionell zu „Rhein in Flammen“ geht. 2018 findet wieder das Osthafenfestival statt, an dem die HEF auch wieder Pendelfahrten zwischen dem Eisernen Steg und dem Festgelände durchführen wird.

Im September folgt ein Highlight dem nächsten. Startschuss am 01.09.2018 bildet die Fahrt nach Meiningen ins DLW. Eine Woche später ist eine Sonderfahrt nach Hamburg in der Planung. Allerding nicht unter Dampf sondern?. Am Wochenende danach wird es ein Déjà-vus geben. Noch einmal “Rhein in Flammen“. Diesmal geht es nach St. Goarshausen. Von dort aus können Sie das Feuerwerk in aller Ruhe genießen, bevor wir Sie abends wieder nach Hause fahren.

Den Höhepunkt des Septembers bildet am 30.09.2018 die Geburtstagsfeier der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V. Hier wird ein großes Fest geplant, an dem alle Partner und Freunde des Vereins teilnehmen werden. Näheres folgt.

Im Oktober fahren wir wieder mal in die Pfalz. Ziel ist diesmal das Weinfest in Neustadt. Zusätzlich werden wir versuchen, ein gewisses Kontingent an Fahrkarten für das Kuck-Kucks-Bähnle zu bekommen. Auch wieder eine neue Idee der HEF. Halloween auf der Hafenbahn. Gerade für unsere kleinen Fans. Hier sind wir auch dran, einiges zu organisieren. Dann geht es auch schon wieder stark auf Weihnachten zu. Wie jedes Jahr fahren wir am 1. Advent nach Michelstadt. Für das 2.Adventswochenende haben wir uns etwas Besonderes ausgedacht. Näheres hierzu wird folgen, da wir uns gerade in der Heißen Phase der Planung befinden.

Saisonabschluss wird auch im nächsten Jahr das 3. Adventswochenende auf der Hafenbahn. Aufgrund des Vorverkaufs in diesem Jahr, wird für nächstes Jahr auch gleich mit beiden Tagen geplant.

Bericht: Tanja Bumann

Das Foto des Jahres

Auf der Rückfahrt von Königswinter *Foto: Yoshihito Nitta*

Einen schönen ersten Advent

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

Sie haben ihn noch nicht? Unseren kleinen Wandkalender 2018

*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***