



## *Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HE) Nr. 60*

Frankfurt am Main, am 31. Januar 2013

Sehr geehrte Abonnentin, sehr geehrter Abonnent.

Ich hoffe, Sie sind alle gut ins neue Jahr hineingerutscht. Auch mit unserer Fahrt auf der Frankfurter Hafenbahn am 20. Januar hatten wir einen ganz guten Start in die Fahrseason 2013. Und schon steht die nächste Fahrt an. Am kommenden Sonntag, dem 3. Februar 2013 verkehrt bereits zum neunten Mal ein Dampfsonderzug „Rund um Frankfurt“. Los geht es bereits um 10:05 Uhr von Gleis 9 im Frankfurter Südbahnhof. Der Zug startet zunächst Richtung Westen, vorbei an Louisa, Forsthaus und Niederrad. Über die neue Niederräder Eisenbahnbrücke geht es bis kurz vor dem Hauptbahnhof. Dort setzt die Dampflokomotive 52 4867 auf freier Strecke an das andere Ende des Zuges um. Im Eilzugtempo fahren Sie dann auf gleicher Strecke ohne Halt durch den Südbahnhof, über die Deutschherrnbrücke, vorbei an Mainkur und Maintal zum Hauptbahnhof Hanau. Nach erneutem Umsetzen der Lok geht es südmainisch zurück zum Südbahnhof, der um 11:53 Uhr erreicht wird. Für Spontanentschlossene sind noch ausreichend Plätze frei. Die Fahrkarten hierfür gibt es bei den Schaffnern im Zug. Bei winterlichen Temperaturen wird die Fahrt bestimmt ein besonderes Erlebnis werden.

Fast ausgebucht dagegen ist bereits die „Letzte Fahrt durch den alten Eppsteiner Tunnel“ am 3. März 2013. Wer noch einen der letzten 20 freien Plätze im unserem Sechswagenzug ergattern möchte, sollte sich mit der Buchung beim DER tunlichst beeilen. Dagegen kann die Fahrt am 7. April 2013 nicht in der geplanten Weise durchgeführt werden, da an diesem Wochenende die Fernverkehrsstrecke in Frankfurt rund um den Gallus wegen Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks (ESTW) komplett gesperrt ist. Eine mögliche Umleitungsstrecke ist überlastet. Die Fahrt muss daher leider um 7-14 Tage verschoben werden. Bitte informieren Sie sich ab kommender Woche auf unserer Homepage über den aktuellen Stand bei der geänderten Planung der Fahrt zu den Wetterauer Eisenbahnfreunden. Überhaupt lohnt sich ein Blick auf unsere neu gestaltete Homepage, die nach sieben Jahren nunmehr in etwa 50 Stunden Programmierarbeit ein moderneres Erscheinungsbild erhalten hat.

Lesen Sie nachfolgend auszugsweise noch einen Artikel von Harald Konopatzki über die HE, der am 2. Januar 2013 in der Frankfurter Neuen Presse erschienen ist:

### ***Lobbyisten ohne Lobby***

*Eisenbahnfans kämpfen gegen Widrigkeiten – Lokführer für Dampfzüge werden selten, der Kostendruck steigt*

*Dampfzüge sind Kult – aber eben auch kompliziert in der Bedienung und teuer im Unterhalt. Der Verein Historische Eisenbahnen Frankfurt kämpft erfolgreich für den Erhalt der alten Züge. Aber die Aussichten sind längst nicht mehr rosig. Auch weil sich die Deutsche Bahn selbst von ihrer Vergangenheit verabschiedet.*

*Wenn die großen, alten Züge unter Dampf von Frankfurt aus ihre Rundfahrten antreten, halten nicht nur eingefleischte Eisenbahnfans den Atem an. Geräusche und Gerüche, die vor 50 Jahren noch an fast allen Strecken der damaligen Bundesbahn omnipräsent – und lästig – waren, sind heute so exotisch geworden, dass sie faszinieren statt zu frustrieren. Sie zeigen, wie das Reisen früher war – und begeistern auch Kinder und Jugendliche für den Schienenverkehr.*

*Man könnte also meinen, dass die wenigen historischen Züge, die das Ende der Dampflok-Ära 1977 (Bundesrepublik) und 1988 (DDR) überstanden haben, heute ein Imagegewinn für die Bahngesellschaften bedeuten – oder zumindest ein passabler Werbeträger für das schwächelnde Transportmittel Bahn sind.*

*Die Realität sieht jedoch anders aus. Die Deutsche Bahn widmet ihrer Geschichte selbst im Internet nur wenig Raum. Immerhin, eine kurze Chronik zeigt, dass es auch vor der Konzerngründung 1994 schon Eisenbahnen gab.*

*Landauf landab mühen sich Eisenbahn-Vereine mit grundlegenden Problemen und hohen Kosten – auch in Frankfurt. "Wir brauchen pro Jahr 500 000 Euro", bilanziert Peter Seitz, stellvertretender Vorsitzender des Vereins Historische Eisenbahnen Frankfurt. Rund 200 000 Euro müssen die Bahner für ihr Refugium in der Intzestraße berappen, 300 000 Euro gehen für die Betriebs- und Unterhaltungskosten der geschichtsträchtigen Verkehrsmittel drauf. Ein dicker Batzen, zumal der Verein keine nen-*

nenswerten Zuschüsse erhält und auch der große Staatskonzern wenig Mitleid mit den Bewahrern seiner Geschichte hat.

### **Wirtschaftliches Risiko**

"Wir werden von der Deutschen Bahn so behandelt wie die private Konkurrenz im Regelbetrieb", führt Seitz aus. Klaus Mühleisen, Lokführer und Technischer Vorstand ergänzt: "Für jeden Streckenkilometer und für jeden Halt müssen wir die gleichen Beträge zahlen wie gewinnorientierte Unternehmen." Die regelmäßig durchgeführten Ausfahrten mit den historischen Dampfzügen werden immer mehr zum Spagat zwischen nostalgischem Abenteuer und wirtschaftlichem Risiko. "Wir brauchen je nach Strecke eine Auslastung von mindestens 50 Prozent oder deutlich darüber, damit wir keine Verluste einfahren", erzählt Seitz.

Trotz der hohen Kosten will der Verein seine Fahrpreise familienfreundlich gestalten. Das gelingt jedoch nur bedingt. .... Dabei steht der Frankfurter Verein noch vergleichsweise gut da. In Wiesbaden ist die Stammstrecke des dortigen Vereins – übrigens ein ausgewiesenes Kulturdenkmal – seit drei Jahren gesperrt, da ein Lastwagen eine Brücke beschädigt hatte. Eine Reparatur ist bislang noch nicht erfolgt. In Hanau, wo ein Teil des Daches des vom Verein genutzten Bahnbetriebswerks eingestürzt war, kämpft eine Stiftung verzweifelt um den Erhalt der Bleibe. Blickt man weiter über den Tellerrand, findet man noch skurrilere Beispiele. So will die Deutsche Bahn in Köln Gleise abbauen, die ein als gemeinnütziger Verein geführtes Eisenbahnmuseum anbinden. Für die regelmäßigen Sonderfahrten könnte das Aus bedeuten. Eine Genehmigung des Eisenbahnbundesamtes liegt jedoch schon vor.

### **300 000 Euro fehlen**


Auch die Frankfurter haben derzeit ein Großprojekt zu stemmen, das sie bis an die Grenze fordern wird. Rund 300 000 Euro müssen die Bahnfans für die Reparatur ihres Flaggschiffs berappen, das im September nach zwei Jahren aus der Reparatur kam (wir berichteten). Wie das Geld aufgebracht werden soll, ist noch unklar, zumal weitere Einnahmequellen nicht mehr so üppig sprudeln wie früher. "Wir haben immer wieder Bauzüge gefahren. Doch durch die Wirtschaftskrise sind auch viele moderne Lokomotiven derzeit nicht ausgelastet, so dass die Betreiber sie für Dumpingpreise fahren lassen", weiß der Vorsitzende der Eisenbahner Albert Eckert.

Längst ist noch ein weiteres großes Problem am Horizont aufgezogen: Nachwuchsmangel. Denn ohne sachkundige und fleißige Helfer können auch die besterhaltenen Züge nicht fahren oder gewartet werden. Vor allem im Führerstand ist die Mannschaft ausgedünnt. "Wichtiger als die Theorie ist die Erfahrung. In einer Dampflok muss man jedes Geräusch und jeden Ablauf kennen", erzählt Mühleisen, der im September 1977 die letzte Lokomotivführer-Ausbildung der Bundesbahn unter Dampf gemacht hatte. "Und, Erfahrung' kommt bei uns eben von, erfahren'. Bevor man die Lok fahren kann, muss man erstmals eine gewisse Zeit mitgefahren sein", gibt Seitz zu bedenken.

Zwar gebe es noch immer einige Bahner, die sich erst zum Heizer und dann zum Dampflokführer ausbilden lassen, aber es sind zu wenige. Deswegen arbeiten die Vereine zusammen und leihen sich gegenseitig Fachpersonal aus.

Und wie sieht es in 15 Jahren mit den Dampfloks aus? "Oh je", entfährt es Mühleisen, bevor er überzeugt einschränkt: "Enthusiasten wird es weiter geben." Selbst wenn die Frankfurter Züge irgendwann einmal länger stehen, könnten sie später wieder in Betrieb gehen.

Bis zum nächsten Mal, voraussichtlich Anfang April 2013

<p><i>Ihre Historische Eisenbahn Frankfurt e. V.</i></p> <p><a href="http://www.Frankfurt-HistorischeEisenbahn.de">www.Frankfurt-HistorischeEisenbahn.de</a></p> <p>e-Mail <a href="mailto:HE60314@AOL.com">HE60314@AOL.com</a></p> <p>links: Das neue Gesicht der HE im Internet</p> <p>Verantwortlich für den Inhalt: Wilfried Staub</p>	
--	---

Sollten Sie fälschlicherweise diese e-Mail erhalten oder möchten Sie die Newsletter wieder abbestellen, so schicken Sie bitte eine formlose Mail mit dem Stichwort „Abbestellung“ an [HE60314@AOL.com](mailto:HE60314@AOL.com).