



Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) Nr. 95

Frankfurt am Main, am 03.06 2018

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

Die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der Europäischen Union macht es erforderlich, dass diese und die kommenden Ausgaben unseres Newsletter vorübergehend nicht mehr direkt elektronisch an die Abonnenten verschickt, sondern nur noch durch die Interessenten selbst online abgerufen werden können. Bis zum vierzigjährigen Jubiläum der Historischen Eisenbahn Frankfurt oder spätestens bis zur 100. Ausgabe hoffe ich, dass wir einen Weg gefunden haben, Sie wieder, oder besser gesagt diejenigen von Ihnen, die sich dann neu angemeldet haben, wieder auf direktem Wege versorgen zu können. In der Zwischenzeit achten Sie bitte auf der Startseite unseres Internetauftritts auf entsprechende Hinweise über das Erscheinen der jeweils neuesten Ausgabe unserer Newsletter. Bitte haben Sie also etwas Geduld und bitte bleiben Sie uns auch auf diesem Vertriebskanal gewogen.

I. Rückblick

MIT VOLLDAMPF IN DEN TAUNUS

**Hätten Sie es gewusst,
dass ein 13-Jähriger die V36 steuerte
oder eine E 94 mit einem Reisezugwagen
der HEF durch den S-Bahntunnel fuhr
Lesen Sie mehr dazu in dieser Ausgabe
ab Seite 9. Viel Spaß.**



Ankunft pünktlich in Königstein Bahnhof und auf dem Festgelände unterhalb der Burgruine

Bereits zum 38. Mal stand das **Bahnhofsfest in Königstein** unter dem Motto **MIT VOLLDAMPF IN DEN TAUNUS**. Ein Besucher bemerkte, dass es für ihn immer wieder von neuem erstaunlich ist, was so ein kleiner Verein in der Lage ist, so reibungslos und pannenfrei auf die Beine zu stellen. Wenn man sich die Videofilme auf YouTube („Mit Volldampf in den Taunus 2018“ und ganz besonders „Führerstandsmitfahrt auf 52 4867 ...“ von Daniel Schneider) ganz wertneutral anschaut, dann dürfte das alle Beteiligten mit ganz besonderem Stolz erfüllen. Für eine solch tolle Werbung für die Arbeit und die Fähigkeit der Mitglieder des Vereins dürfte sich so manch anderer Eisenbahnclub die Finger lecken. Dank an dieser Stelle auch einmal an die Videofilmer und ganz besonders an die Fotografen, die den Berichtersteller jeweils mit so tollen Aufnahmen versorgen- Kompliment.



V 36 mit letzter Kraft kurz vor dem Einfahrtsignal Königstein

Alle Aktiven gingen auch in diesem Jahr wieder, und das, ohne jede finanzielle Entschädigung, also absolut ehrenamtlich, bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Nur durch das selbstverständliche und reibungslose Zusammenspiel aller Kräfte wurde die Veranstaltung im Laufe der Jahrzehnte das, was sie heute ist: trotz der vielen zeitgleichen Veranstaltungen an Pfingsten der Zuschauermagnet im Vordertaunus. Ohne das umsichtige Lokpersonal könnte kein Zug fahren, ohne einen funktionierenden Vorverkauf würde das Geld dazu fehlen, ohne die sich durch die meist übervollen Züge durch die Fahrgäste quälenden Schaffner hätten wir viele „Schwarzfahrer“, und alles könnte nicht stattfinden ohne das Sicherungspersonal und nichts würde funktionieren ohne eine vorausschauende Personalplanung und alles hätte nicht den durchschlagenden Erfolg ohne eine gute Presse und PR. Und nicht vergessen darf man in dieser Aufzählung die Kollegen der Hessischen Landesbahn in den Standorten Königstein mit Hornau und Hofheim für Ihre tatkräftige und freundschaftliche Unterstützung und auch nicht die Fahrdienstleiter in Höchst, die es immer wieder ermöglichen, dass die Dampfloks innerhalb von 12 Minuten umset-

zen können. Dank auch den Standbetreibern und der Gastronomie, die mit ihrer Präsenz wesentlich zum Gelingen des Festes beitrugen. Und so darf eigentlich jeder Aktive jedem getrost einmal auf die Schulter klopfen und dabei die Hoffnung aussprechen, dass es viele Jahre auf der Königsteiner Bahn an Pfingsten dampfen und dieseln wird. Dazu haben auch Sie, lieber Leser; und die insgesamt rund 10.000 Besucher und Fahrgäste beigetragen. Vielen Dank.

Die drei Lokomotiven der HEF (01 118, 52 4867, V 36 406) und die private Gastlok V 60 447 absolvierten ihr Programm mit Bravour. Bis auf geringfügige Verspätungen als Folge eines Notarzteinsetzes in Schneidhain bei einem Fahrgast eines HLB-Zuges waren unsere Sonderzüge (im Rahmen der Vorgaben der DB) pünktlich.



Auch die Eintracht Fahne an der Lok konnte nicht verhindern, dass die so genannten Fans den Leerzug stürmten

Nicht ganz so reibungslos gestaltete sich die Rückfahrt des Diesel-Zuges am Pfingstsonntag vom Eisernen Steg ins Depot. Die Fans des Pokalsiegers Eintracht Frankfurt feierten ihren Triumph nicht nur auf dem Römerberg, sondern auch in den Parkanlagen am Main und auf den Gleisen der Hafensbahn. Als unser Zug gegen 18:00 Uhr dort eintraf, wurde er von wenigen randalierenden Fans quasi gestürmt, sie trommelten mit Fäusten und Füßen gegen die Wagen und Fenster und warfen mit einer Bierflasche eine Scheibe ein. Diese wurde noch in der Nacht von drei Mann repariert. Dass die Weiterfahrt dennoch ohne Personenschaden abging, grenzt - auch der Umsichtigkeit unseres Personals und des Lokführers geschuldet - fast an ein Wunder. Doch lassen wir die Taunus Zeitung und die Fotos „unserer“ Fotografen über den Ablauf des Festes sprechen.

Das Königsteiner Bahnhofsfest 2018

Faszination für historische Dampfzüge ist ungebrochen

VON JUTTA BADINA FNP / TZ 22.05.2018

Für jüngere Menschen heute gar nicht mehr vorstellbar: Früher musste man in Zügen Kohle schaufeln. Das Königsteiner Bahnhofsfest entführt in eine (fast) vergessene Zeit.

Königstein.

Zischend, fauchend und schwerfällig setzen sie sich in Bewegung. Ihr Signal ist weit über die Königsteiner Kernstadt hinaus zu vernehmen. Manch einer, der direkt neben ihnen steht, zuckt merklich zusammen. Doch die Faszination für historische Loks und Züge ist nach wie vor ungebrochen. Ein Querschnitt der Generationen fand sich am Pfingstwochenende wieder beim Königsteiner Bahnhofsfest ein. Bereits zum 38. Mal rollten die alten Dampfzüge und Dieselloks in und aus dem Bahnhof. Und, manch ein Besucher kam Ruß verschmiert aus dem Führerstand der 01. Denn in dieser alten Lady durften die Besucher Sigfried Zschernek über die Schulter schauen. Sie ist nicht nur „Lokführer“, sondern auch „Kesselwärter“.

„Hier kann man mit allen Sinnen genießen“, plauderte die Lokführerin lachend. Normalerweise ist sie im Führerstand eines ICE beziehungsweise TGV von und nach Frankreich zu Hause. „Wenn

ich hier auf der Lok bin, habe ich alles – Fitnessstudio und Sauna“, sagt sie und spielt damit auf die Hitze und die schweißtreibende Arbeit im Führerstand an. Denn der Kessel muss permanent befeuert werden, damit er seine Arbeit leistet. „Aber“, so Zscherneck, „hier ist alles robust. Hier geht nix kaputt“. Das sei in den modernen digitalen Nachfolgern nicht immer so.



Dampf oder Diesel, beide haben ihren Reiz und beide Züge Ihre Fans



Beliebter Fotopunkt: Die Schneidhainer Wiesen am Sportplatz

Dampflokomotiven

Für Klaus Weitzel vom Verein Historische Eisenbahn ist die Lokomotive der Baureihe 01 etwas „ganz Besonderes“. Von dieser Baureihe gibt es in Deutschland nämlich nur noch zwei Stück. „Unser Fahrzeug ist seit 1934 durchgängig im Dienst und war nie abgestellt“, so Weitzel. „Die 01 war der ehemalige ICE unter den Dampfloks.“ Ende der 1920er Jahre wurden diese Loks entwickelt. Ebenfalls im Einsatz die Lok der Baureihe 52 von 1943, die der Verein von einer Privatbahn in Österreich erhalten hat. „Das Besondere an dem Fest ist, dass die Menschen ganz nah an die Loks und Züge herankommen“, erklärt Klaus Weitzel.



Erstmals in der 38 jährigen Geschichte der Veranstaltung Kreuzung in Hornau, bedingt durch die Verlagerung der Kreuzung der RB 12 nach Höchst



Führerstandsmitfahrten auf der 01 im Bahnhof Königstein, ein unvergessliches Erlebnis für Groß und Klein

Moderne Historie

Doch Historie hin oder her, ohne neueste Technik dürfen die alten Bahnen auch nicht betrieben werden. „Sie mussten mit der neuesten Sicherungstechnik ausgestattet werden. Alle Lokomotiven, die von uns betrieben werden, haben eine digitale Sicherung.“ Wenn Klaus Weitzel die Zusammenhänge erklärt, verliert er sich in Details, wo der gemeine Laie schlicht „aussteigt“. Es zeigt allerdings auch, wie liebevoll die Mitglieder des Vereins ihr Hobby sehen und betreiben. Auch seine Frau Andrea ist von Kindesbeinen an von dem „Virus“ historische Eisenbahnen infiziert. „Ich habe nie mit Puppen gespielt. Unter meinem Bett stand eine Eisenbahn.“

Liebe zum Detail

Von Berufswegen sind die Mitglieder des Vereins nicht unbedingt alle Bahner. Klaus Weitzel ist von Haus aus Laborant und in seinem Betrieb für die Arbeitssicherheit zuständig. Und die ist auch sein „Job“ im Verein. Was wiederum die Liebe zu technischen Detail erklärt.



Der Diesenzug komplettierte den Stundentag



Das ist den Besuchern erst einmal nicht so wichtig. Hier steht der Spaß an vorderster Stelle. Die Nachfrage, Lokführerin Sigried Zschernek auf der alten Dampflokomotive über die Schulter zu schauen, ist riesig. Während die ältere Generation diese Technik noch kennt, halten die Jüngeren erst einmal respektvoll Abstand von dem Kessel. Wer es weniger „feurig“ mochte, bestieg die Waggons, die an der alten Diesellokomotive zwischen Königstein und Höchst pendelte. Als „eine ganz andere Art des Reisens“ bezeichnete eine Besucherin die Fahrt. Und bei der An- und Abfahrt erleben die Besucher des Bahnhofsfestes nicht nur „eine andere Art des Reisens“, sondern werden dabei noch fast in eine andere Zeit versetzt. Denn wer steht heute noch winkend bei der An- und Abfahrt an offenen Zugfenstern.

Bericht: FNP/TZ, Wilfried Staub; Fotos: Christian Beck, DSO, Gerhard Hohl, M. Härter, Klaus Splitt, Wilfried Staub

II. Vorschau

Die HEF gönnt sich jedoch nur eine kurze Verschnaufpause. Mitte Juni 2018 stehen bereits wieder drei Großveranstaltungen auf dem Programm, am Sonntag, dem 10. Juni steht der Fahrtag auf der Hafnenbahn ganz im Zeichen der Diesel-Power, am Sonntag, dem 17. Juni ist das DB-Museum in Koblenz Lützel Ziel des „Rheinblitzes“ und am Samstag, dem 23. Juni schließlich ist der Dampfzug „Ritter Eppo“ im Taunus unterwegs. Doch der Reihe nach.

Sonntag, 10. Juni 2018

Traditionell dürfen in den Sommermonaten auch einmal ausschließlich die Diesellokomotiven der Historischen Eisenbahn Frankfurt alleine auf die Strecke der Hafnenbahn. Das werden am zweitem Sonntag im Juni die im vergangenen Jahr aufwändig restaurierte V36 406 und eine kleine Rangierlokomotive sein, - ein Highlight nicht nur für Fotografen. Beide Lokomotiven nehmen die ganz in grün gehaltenen Reisezugwagen in ihre Mitte. Fachleute nennen das Sandwichbetrieb.

Freuen Sie sich auf eine Fahrt mitten durch den Hinterhof von Frankfurt am Main, wenn es wieder einmal heißt: **„Blumenpflücken während der Fahrt verboten“**. Bitte beachten: Wir fahren nach dem Sommerfahrplan, d.h. nur zwei Fahrten mit den Nummern 102 und 112 fahren Richtung Westen. Dafür können Sie bei allen anderen Umläufen am Haltepunkt der



Europäischen Zentralbank die Fahrt für eine anstelle zwei Stunden unterbrechen, dort einen Spaziergang am Main entlang unternehmen, mit ihren sportlichen Sprösslingen den nahe gelegenen Skater Park aufsuchen oder auf der Terrasse des Restaurants Oosten die Skyline Frankfurts bewundern und das Treiben auf dem Main verfolgen.

Start und Ziel der Züge ist in jedem Fall der **Haltepunkt „Eiserner Steg“**, vormals Bahnhof Fahrator (Nähe Römer). Ab der EZB folgt die Strecke den Kaimauern des Osthafens, es geht vorbei am Schwedler See und dem Betriebsgelände der HEF an der Intzestraße, schließlich wird zum Gaudi aller Kinder der Ratswegtunnel durchfahren und ab Osthafenbahnhof (dort kein Ein- und Ausstieg!) geht es dann wieder zurück zum Ausgangspunkt.

Den genauen Fahrplan und Fahrpreise entnehmen Sie bitte unserer Homepage auf der Seite Hafentbahn.

Sonntag, 17. Juni 2018

Eine Fahrt, die in unserem Jahresprogramm nicht fehlen darf, ist der Sonderzug zum Sommerfest des DB-Museum in Koblenz-Lützel. Das Thema lautet in diesem Jahr: „**50 Jahre Baureihe 218**“ und „**60 Jahre elektrischer Zugbetrieb Koblenz – Köln**“). Auf dem Programm stehen unter anderem: Fahrten mit dem TEE, eine Ausstellung zur Entwicklung der Baureihe V 160, Mitfahrten auf dem Adlerzug, geführte Rundgänge, Lokmitfahrten, Rundfahrten mit der Mitfahrreisenbahn Koblenz 5- und 7,25-Zoll und Lokpräsentationen auf der Drehscheibe. Verkaufsstände, ein buntes Kinderprogramm und ein gastronomisches Angebot runden das Angebot ab. An beiden Tagen verkehren kostenlose Pendelzüge zwischen Hauptbahnhof Koblenz und DB Museum.

Wer nicht ins DB-Museum möchte, kann den Aufenthalt in Koblenz zu einem Spaziergang entlang des Ufers von Rhein und Mosel nutzen oder zu einer Drei-Flüsse-Fahrt auf Rhein, Lahn und Mosel mit einem Ausflugsschiff.

Nähere Informationen über die Gestaltung Ihres Aufenthaltes und zu den Schifftouren gibt es unter: <http://www.koblenz-touristik.de/rhein/schifftouren.html>



Für alle Leckermäuler unter ihnen, hier noch ein Geheimtipp (also auf keinen Fall weitersagen) für alle, bei denen nur der Besuch der Stadt auf dem Programm steht. Sofern Sie bis zur Abfahrt unseres Zuges noch mindestens eineinhalb Stunden Zeit haben, empfehle ich Ihnen, und so etwas mache ich ganz selten, einen Besuch des **Café Baumann** in der Löhr Straße 93, nur etwa 200 Meter

vom Bahnhof Koblenz- Stadtmitte entfernt. Genießen Sie die Zeit vor ihrer Heimfahrt in einem Etablissement im Kaffeehausstil der 1920-er Jahre bei einer unvorstellbar großen Auswahl an erlesenen Torten und verführerisch köstlichen Pralinen. Alleine die Einkehr dort wäre schon die Fahrt nach Koblenz wehrt.

Samstag, 23. Juni 2018

Großes Bahnhofsfest am Stadtbahnhof in Verbindung mit den Feierlichkeiten zu 700 Jahre Stadtrechte Eppstein im Taunus



Burg und Ritter Eppo (s. letzte Seite) rufen auch 2018

„verkaufen“ können. Als eine Art Anerkennung für das von der Stadt an den Tag gelegte Engagement zur Sanierung des historischen Empfangsgebäudes in Verbindung, mit dem Bau einer

Sie erinnern sich, bereits zweimal war die HEF mit ihren Dampfzügen zu Gast in Eppstein im Taunus und jedes Mal war es ein Riesenerfolg für die Veranstalter und ein unvergessliches Erlebnis für die Besucher und Fahrgäste. Zunächst waren Anlass die Inbetriebnahme des neuen Tunnels und letzte Fahrt mit einem Dampfzug durch den alten später stillgelegten Tunnel am 03. März 2013. Das Interesse war seinerzeit so groß, dass wir gut und gerne drei Züge hätten

gelungenen modernen Verkehrsstation, wollte es sich die HEF nicht nehmen lassen, die Feierlichkeiten zum Abschluss der Bauarbeiten mit der Präsenz eines historischen Dampfzuges zu würdigen.

Der Dampfzug „Ritter Eppo“ pendelte am 09. Juli 2016 viermal zwischen Hofheim und Idstein und bei jeder Fahrt waren die Züge brechend voll.

So konnten wir uns dem Ruf Bürgermeister Simons nicht verschließen, auch beim zweiten Bahnhofsfest 2018 mit unserem historischen Material Flagge zu zeigen. Wir folgen dieser Aufforderung gerne mit Pendelfahrten zwischen Idstein und diesmal als Startpunkt sogar Frankfurt am Main Höchst.



Auch 2018: Großes Festgelände am Stadtbahnhof

Den genauen Ablauf der Aktivitäten und Attraktivität der am Stadtbahnhof entnehmen Sie bitte der Homepage der Stadt Eppstein. Den Fahrplan unseres Zuges und die Fahrpreise finden Sie wie üblich auf der Homepage der HEF. Der Fahrkartenvorverkauf ist bereits eröffnet.



Mit Spannung erwartet: Ankunft des Ersten Zuges am 09. Juli 2016 in Eppstein

Fahrkarten erhalten Sie

-zu den üblichen Öffnungszeiten im **Bürgerbüro im Stadtbahnhof Eppstein**,

-im **Internet** über unseren AD-Ticket-Shop,

-an der Kasse des Neuen Theaters in **Höchst**,

-im Büro der Hofheimer Zeitung, Alte Bleiche 4, **Hofheim am Taunus**,

-in **Idstein** bei Optik-Studio Noe

-sowie am Veranstaltungstag bei dem Informationsstand der Historischen Eisenbahn in Eppstein auf dem Bahnsteig/Gleis 1. Selbstverständlich gibt es auch noch eine ausreichende Zahl an Fahrkarten für Kurzentschlossene bei den Schaffnern im Zug oder jeweils kurz vor Abfahrt auf dem Bahnsteig in Höchst und Idstein.

Ritter EPPO (s. Seite 12) hat sein Erscheinen ebenfalls zugesagt.

III. Am Rande notiert

Ein Eisenbahnfan plaudert aus dem Nähkästchen

Die **Sodener Bahn** (Streckennummer 3640, KBS 643, RMV-Linie 11, 6,6 km) verläuft durch das Sulzbachtal von Frankfurt-Höchst nach Bad Soden mit einem Höhenunterschied von 50 Meter.

Die Gründung der Sodener Actien-Gesellschaft durch das Bankhaus Bethmann 1845 nahm der Endredakteur dieses Newsletters zum Anlass, zusammen mit der HEF [Dampfzugsonderfahrten](#) auf der ältesten Nebenstrecke Deutschlands (!) aus Anlass des 150-jährigen Streckenjubiläums zu veranstalten. Nachdem die Deutsche Bahn kein Interesse an einem solchen Fest gezeigt hatte, sprang die HEF mit Ihrem Lok- und Wagenmaterial ein. Der Initiator (Staub) musste dem Verein eine Einnahmengarantie von DM 6.000,- geben, die zur Überraschung des damaligen Vorstandes um das Doppelte übertroffen wurde. Wer zukünftig für die Pressearbeit zuständig sein sollte, stand danach fest.

Höchst nach Soden mit „gesundheitsschädlichen“ 30 km/h



Wetten können abgeschlossen werden. Zu Pfingsten 1997 wird es auf dem Sodener Bahnhof wieder so eng. Schon jetzt planen die Frankfurter Eisenbahnfreunde, allen voran der Neuenhainer Wilfried Staub, ein riesengroßes Bahnfest. Historische Züge fahren dann und edle Stücke werden ausgestellt.

Quelle: Höchster Kreisblatt

In Verbindung mit dem Bau des Kurhauses und eines Spielcasinos, das allerdings die beiden benachbarten Casinos Wiesbaden und die Mutter von Monte Carlo, Bad Homburg, erfolgreich verhinderten, glaubte man, dass sich eine Eisenbahnverbindung nach Soden als Nebenstrecke der Taunus-Eisenbahn (Frankfurt – Wiesbaden) lohnen könnte. Die Strecke wurde am 22. Mai 1847 eröffnet. Erbauer und Eigentümer der Bahn war die Sodener Actien-Gesellschaft, die die Betriebsführung von Anfang an der Taunus-Eisenbahn übertrug.

Die Bahn verkehrte zunächst nur in den Sommermonaten. 1860 legte die Betreibergesellschaft die Strecke wegen des hohen Defizits still und forderte - allerdings ohne Erfolg - Subventionen von der Nassauischen Regierung. Erst am 01. Oktober 1863 wurde der Betrieb wieder aufgenommen. Ab 1872 fuhr sie dann endlich auch im Winter. Viel später wurden dann der Kreuzungsbahnhof Sulzbach und nochmals Jahre danach der Haltepunkt Sossenheim eingerichtet.



Quelle: Wikipedia

1972 wurde die vom damaligen Verkehrsminister und Bürger Schwalbachs, Georg Leber gepuschte Limesbahn (Niederhöchststadt – Schwalbach) elektrifiziert und bis Bad Soden verlängert und ein S-Bahn-Vorlaufbetrieb mit durchgehenden Zügen F-Höchst – Bad Soden - Niederhöchststadt – Kronberg (!) eingerichtet. Ab Sommer 1978 stellt die S 3 dann endlich den direkten Anschluss an das S-Bahn-Netz her. Auch auf der Sodener Bahn fahren zunächst im Umlauf ET 420. Ab 1997 führt die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn den Betrieb im Auftrag des RMV mit ihren ausreichend klein dimensionierten VT 2E durch. In Zukunft wird die Sodener Bahn Bestandteil der Regionaltangente West werden und die Kurstadt umsteigefrei mit dem Flughafen und dem Stadion verbinden.

Vorstehendes zur Einordnung und Einsortierung meiner weiteren Ausführungen. Doch jetzt endlich zum Anlass meines Berichtes. Mit der Baureihe V 36 verbinden mich unvergessliche Erinnerungen. Ich besuchte, das sind inzwischen unvorstellbare 65 Jahre her, das Leibniz-Realgymnasium in F-Höchst; die „Volksschule“ und die Unterstufe bis zur Trennung unserer Wege übrigens gemeinsam mit dem Endredakteur des Newsletters. Zur Schule nach Höchst ging es natürlich mit der Bahn. Bis etwa 1948 verkehrten dreifach gekuppelte Dampfloks, danach eine Zeitlang die BR V36.



„Spasbild“: V 36 mit Plattformwagen in Bad Soden

Der Schülerzug um 13:12 Uhr brauchte damals 18 Minuten = 25 Km/h (die HLB heute 9). Unterwegs in den Sulzbacher Wiesen mit Bahnübergängen alle paar Meter sprangen einige Sportliche von uns, wenn sich der Schaffner in den Gepäckwagen zurückgezogen hatte, vom Zug ab und rannten ihm bis zum nächsten Bahnübergang voraus.

Überhaupt nicht in die Gänge kam der „Rotfabrikerzug“ mit Abfahrt in Höchst um 17:25 Uhr mit 13 Plattformwagen und je einer V 36 vorne und einer hinten. Dieser „Bummelzug“ brauchte geschlagene 22 Minuten (lt. Fahrplan 19 Minuten) für die knapp sieben Kilometer.

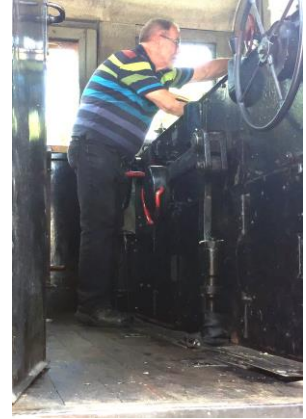
Schon immer an Technik interessiert, fragte ich irgendwann den zweiten Lokführer aus, wie und welche Technik bei der V 36 angewendet würde. Zum besseren Verständnis des Folgenden muss ich etwas erklären: Damals, 1953, fuhr der Zug zwischen Bad Soden und Höchst nur stündlich. Wenn ich mich richtig erinnere, war die Schule gegen 10 vor 1 aus und wir Schüler sind so gegen eins am Bahnhof in Höchst gewesen. Die Garnitur, die den Personenverkehr zwischen Soden und Höchst bediente, bestand aus fünf „Donnerbüchsen“ (zweiachsige Wagen mit offenen Plattformen und so genannten Scherengittern, die das Rausfallen verhindern sollten), einem Packwagen und einer V 36.

Ab etwa 1952 wollte die Bahn sich das Umsetzen der Lok ersparen. Die V-36 zog auf der „Talfahrt“ von Soden nach Höchst den Zug, von Höchst nach Soden schob sie. Dazu musste aber der Lokführer vorne im ersten Waggon, im so genannten Steuerwagen, sitzen. „Läuten“ (L) und „Pfeifen“ (P) konnte er. Findige Bahner hatten das primitive Konzept entwickelt. Die erforderliche Pressluft von der Bremsanlage stand ihm am „Führerbremsventil“ zur Verfügung. Nur die Lok am Ende des Zuges konnte er nicht selbst „steuern“, so weit war man damals noch nicht. Dazu brauchte man den „Heizer“ auf der Diesellok. Und diesen zweiten Mann auf der Lok hinten habe ich mit meinen Fragen gelöchert. Irgendwann habe ich mir Mut gefasst und ihn ge-

fragt, ob ich auch mal zu ihm auf die Lok kommen dürfe. Und ich durfte! Konrad S. war sein Name. Er muss an mir seinen Spaß gehabt haben, denn: Die Geschichte ging dann so weiter. Nach Schulabschluss habe ich immer geschaut, ob Konrad S. auf der Lok war. Ich bin dann wie selbstverständlich auf die Lok gestiegen, fünf Minuten vor der Abfahrt habe ich die Lok gestartet (den Hebel nach hinten und das Handrad der Pressluftanlage nach links gedreht. Sobald sich der Motor bewegte, ließ ich den Habel los und habe die Starterpressluft wieder abgedreht



65 Jahre liegen dazwischen, der Berichterstatte mit 13 und 78 Jahren



Ich denke, das könnte ich heute noch mit verbundenen Augen. Konrad S. nahm, sobald ich „auf der Lok war“ seine Bildzeitung oder war es die „Nachtausgabe“ oder die „Abendpost“ (die gab's damals noch) und sein Butterbrot. Sobald der Motor einige Zeit gelaufen war, habe ich das Steuerrad auf „1“ gedreht, damit der „Wandler“ gefüllt wurde. Danke, dass mir die HEF in diesen Tagen Gelegenheit gegeben hat, mein großspuriges Gehabe unter Beweis zu stellen. Und die V 36 ist tatsächlich beim ersten Versuch angesprungen. Ich habe nichts verlernt

Neben uns in Höchst auf dem Rangiergleis wartete schon der MOHA-Zug, bestehend aus bis zu sieben Kesselwagen mit Rohmilch aus der Wetterau. Der folgte uns im Blockabstand, wobei meist eine 57-er schob. Damit man bei MOHA in Sossenheim rangieren konnte, wurde das Einfahrtsignal Höchst 200 Meter vor dem BÜ Sossheimer Weg aufgestellt, dort wo es heute immer noch steht. Bei dem Signal vor dem Bahnhof Höchst handelt es sich um ein so genanntes Zwischensignal.

Mit dem Abfahrtspfiff des Zugführers, dem mit der roten Binde, habe ich Gas gegeben. Natürlich bin auch mal von Soden nach Höchst „gefahren“ und richtig Bremsen habe ich auch gelernt. Das ging fast zwei Jahre so. Aus heutiger Sicht: Undenkbar! Aber ich versichere, das ist alles wahr! Ich habe dann die Schule gewechselt (nach Hofheim) und meine „Lokführerlaufbahn“ war zu Ende. Eine Sache muss noch erwähnt werden. Bis zu meiner Konfirmation wusste ich nicht, wie der freundliche Lokführer mit Nachnamen hieß. Einige Tage zuvor, die ersten Glückwunschkarten lagen schon im Briefkasten, fand ich folgenden Gruß : „Herzliche Glückwünsche zu Deiner Konfirmation, von Deiner Lok-Besatzung“. Unterschrift: „Dein Konrad S.“ Natürlich habe ich den nächsten Einsatz der „Beiden“ in Erfahrung gebracht und ihnen eine ordentliche Portion mit Mutters Kuchen gebracht.

Mein Dank geht an die HEF, dass sie dieses treue Arbeitspferd, das in der Region auch auf der Kronberger Bahn und im Raum Rodgau in den ersten Nachkriegsjahren im Einsatz war, nach sieben Jahren auf dem Abstellgleis (für sehr viel Geld) wieder zum Leben erweckt hat. Auf der Fahrt an Pfingsten mit dem Dieselzug wurden all meine Jugenderinnerungen wieder so wach, so, als wäre es gerade gestern gewesen. Alleine das Geräusch, wenn der Motor hochdreht Gänsehaut pur.

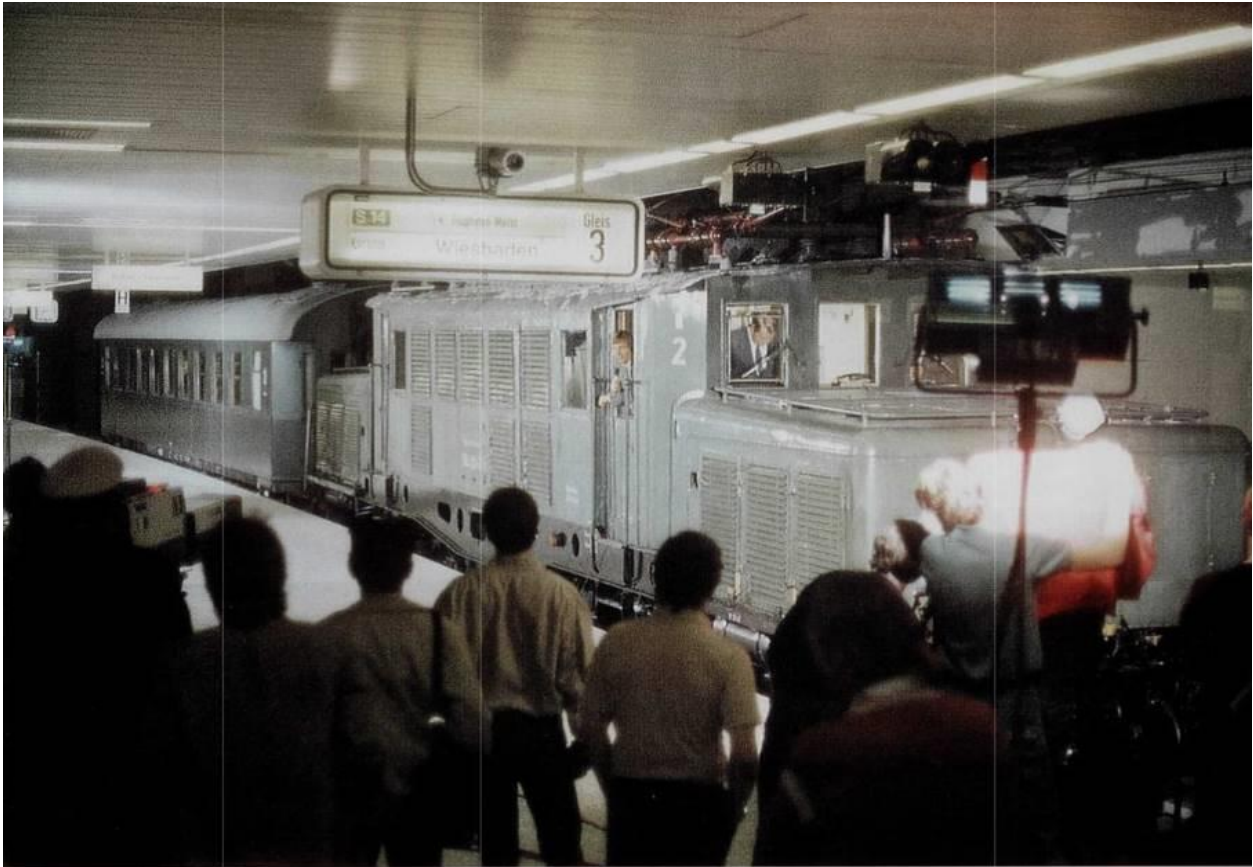
Berichterstattung: Werner Renneisen/red; Fotos: Wolfgang Rotzler, Wilfried Staub

Eine wirklich völlig verrückte Idee (Ein Beitrag aus Anlass „40 Jahre S-Bahn Rhein/Main“)

Zu dem nachfolgenden Bericht auf Seite 12 stellt Klaus Mühleisen folgendes richtig:

Die Fakten in dem nachfolgenden Bericht in den Medien treffen mal wieder in vielen Punkten nicht ganz zu. Ich hatte das soweit mit dem Pressedienst der Direktion und dem Präsidenten abgeklärt, dass unser Schweizer Krokodil Ce 6/8 II 14 282 durch die Röhre fahren durfte. Genehmigung der HVB lag vor. Wir mussten dann ganz kurzfristig aber eine E 94, nehmen, weil die ursprüngliche Idee einem subalternen Mitarbeiter der HVB nicht gefiel. Die war zwar rostig und unansehnlich, aber fürs Publikum war es das

angekündigte „Krokodil“. Somit hatten wir mit der Ankündigung zumindest nicht das Gesicht verloren. Gefahren hat sie Lehrlokführer Heidelberger, ich bin durch die Scheibe zu sehen, der mit der Krawatte. Das Ganze war der von der HE initiierte Wunsch der Pressestelle/Präsidenten und wir sind da ganz normal während des normalen Betriebes hin und her gefahren. Was haben die Fahrgäste geschaut, als wir nach der Veranstaltung in der HVZ anstelle einer S-Bahn im Schrittempo durch den Tunnel ausfahren!



April 1983: Die Eröffnung des Zeiltunnels mit der neuen Station „Konstablerwache“ stand unmittelbar bevor. Um dieses Ereignis gebührend in Szene zu setzen, wurde ein Pressetermin mit einer S-Bahn-Sonderfahrt anberaumt. Der Hessische Rundfunk wollte aus diesem Anlass die „Hessenschau“ am gleichen Abend vor der Kulisse der neuen Station moderieren.

Eine verrückte Idee.

Als ungewöhnlicher, aufmerksamkeitsstarker Kontrast zum modernen S-Bahn-Triebzug sollte ein „Krokodil“ – so wurden die Ungetüme der alten E-Lok-Baureihe 194 landläufig genannt – mit einem ebenso betagten Eilzugwagen unter die Konstablerwache bugsiert werden. So interessant die Idee war, so schwierig war die Umsetzung: Denn auf der steilen Tunnelrampe mit 40 % Neigung und in der engen Tunnelstammstrecke mit besonderen Profil-

maßen sind ausschließlich die speziellen S-Bahn-Triebzüge zugelassen.

Doch S-Bahn-Betriebschef Walter Dirmeier ließ das „Krokodil“ im Rahmen einer Ausnahmeregelung während der Nachtbetriebsruhe mit Schrittgeschwindigkeit durch die Röhre kriechen, so dass am Abend des 27. April 1983 hr-Moderator Uwe Günzler zufrieden aus dem Kopf des Schienenreptils in der unterirdischen Konstablerwache seine Zuschauer begrüßen konnte.

☺ Sie sind doch dabei auf einer der in Kapitel II aufgeführten Veranstaltungen? ☺

Ihre 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

Endredaktion: Wilfried Staub

Bild rechts: Ritter Eppo erwartet die kleinen und großen Festgäste am Stadtbahnhof Eppstein

