



Newsletter der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) Nr. 97

Frankfurt am Main, am 16. November 2018

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

Sie lesen heute:

Richtigstellung	Seite 1
Gewinner	Seite 4
Rückblick	Seite 4
Die Arbeit geht...	Seite 9
Vorschau	Seite 9
Fundstück	Seite 10
Impressum	Seite 10
Vorankündigung	Seite 11

Unser beliebter **Wandkalender**, die ideale kleine Aufmerksamkeit zu Weihnachten für Ihre eisenbahnbegeisterten Freunde, ist - und sogar ohne ein fehlerhaftes Kalendarium - seit Anfang Oktober erhältlich. Sie bekommen ihn bei all unseren Sonderfahrten zum Preis von nur € 7,50 und bei unseren Adventsfahrten zum **Sonderpreis von € 20,00** für drei Exemplare. Greifen Sie zu. Unser Dank gilt den Fotografen **Lukas Frey, M. Härter, Gerhard Hohl, Charly Huberty, Jürgen Lange, Rodolf Neutsch, Udo Przygoda, Steffen Reichel, Jörg Sandner und Klaus Splitt**, die die sensationellen Aufnahmen von unseren Loks und Zügen beigesteuert haben. 😊 Titelbild: siehe Impressum



Januar 2019



Februar 2019



März 2019



April 2019



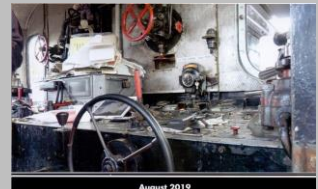
Mai 2019



Juni 2019



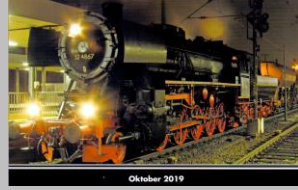
Juli 2019



August 2019



September 2019



Oktober 2019



November 2019



Dezember 2019

I. Richtigstellungen

Zu unserem Bericht „**Ein Eisenbahnfan plaudert aus dem Nähkästchen**“ in Ausgabe Nr. 95, Seite 9 ff. vom 02.06.2018 erreicht die Redaktion folgende Anmerkungen unseres Technischen Vorstands Klaus Mühleisen:

„Hier haben sich leider einige Falschdarstellungen zum Thema V 36 auf der Strecke F-Höchst – Bad Soden sowie zur Belieferung der Moha eingeschlichen, die man richtig stellen sollte. Es gab auf V 36 keinen 2. Lokführer, sondern „nur“ einen Beimann (niedriger bezahlt). Grund war, dass die Lokführer bei diesen Maschinen bei Fahrt Motor voraus eine schlechte Sicht hatten und deshalb unterstützt werden mussten. Die DB rüstete daraufhin die V 36 nach und nach mit einem zweiten Bedienstand auf der in Fahrtrichtung linken Seite Motor voraus aus, so dass der Lokführer während der Fahrt die Bedienseiten wechseln konnte. Einige Loks wurden auch mit einem

zweiten Bedienpult in einem Dachstand ausgerüstet, die dem Lokführer erlaubten, ohne Unterstützung von oben alles zu sehen. Diese Loks fuhren allerdings nicht hier.



Lok 7 der Eisenbahnfreunde Fränkische Schweiz mit aufgesetztem Führerstand; Foto: DFS

Im Wendezugdienst benötigte man bei Steuerwagen voraus zwei Lokführer, wie das auch im Wendezugbetrieb Dampf zum Beispiel nach Bad Homburg oder Wiesbaden-Rüdesheim war. Der Heizer musste Reglerberechtigung haben (war im Dienstgrad i.d.R. Reservelokführer). Er musste beim Schieben auf Kommandos des Lokführers, die über das Hagenuk-Gerät übermittelt wurden, Heizen und Fahren. Diese Steuerleitungen sind bei V 36 405 noch zu sehen. Die V 36 war eine reine Wehrmachtslok und für einfachste Bedienung und Wartung (auch durch Soldaten, die eingewiesen waren) unter Kriegszustand gebaut. Insofern war es keine „Heldentat“, die Lok zu starten. Lediglich die V 36.4 wurden wegen Lokmangel verbessert und nach dem Krieg nachgebaut.

Auch bei der Bedienung des neu gebauten Ablegers Sossenheim der Moha (Molkerei Osthafen) sind eine Reihe von nicht ganz zutreffenden Darstellungen enthalten. Ich kann das insofern richtig darstellen, weil mein Vater, obwohl Kfz-Mann für die Lastwagen bei der Moha zuständig, aber Eisenbahnliebhaber, in entsprechender Stellung bei der Moha den Eisenbahnbetrieb initiiert hat und ich als Schüler und Student in nahezu jeglichen Ferien in Sossenheim bei der Moha gearbeitet habe und die Abläufe wie kein Außenstehender kannte.

Das Werk Sossenheim wurde in erster Linie für die Lieferung von nachweislich TBC-freier Milch an die Besatzungsmacht USA gebaut. Diese wurde vorwiegend zu dem US-Stützpunkt Wildflecken in Kühlwagen, erstmals in Tetrapack abgepackt als Milch mit 3,8 Prozent Fettgehalt und als sehr fetter, aber gut schmeckender Kakao geliefert. Daneben wurde noch eine Behandlungsanlage und Abfüllung in Flaschen für einheimische Milch, die aber nicht das Attribut TBC-frei hatte und eine separate Eiscreme-Halle errichtet.

Die von den US-Streitkräften geordnete Milch konnte nur mit den geforderten Nachweisen im Raum Oldenburg in entsprechender Menge eingekauft werden. Die Moha beauftragte meinen Vater, auf der IAA nach entsprechenden Lkw-Zugmaschinen von Krupp oder Magirus zu schauen. Man wollte nämlich seitens der Geschäftsleitung die Milch aus Ostfriesland mit Sattelzügen

holen. Nach großer Überzeugungsarbeit und Zusammenarbeit mit der DB war die Werksleitung dann bereit, das Ganze mit Eisenbahn abzuwickeln.

Zeitweise sind diese Züge mit BR 10 angekommen, die dann in ihrer Wendezeit in Frankfurt mit örtlichem Personal die Wagen nach Höchst – Sossenheim bringen sollte. Nur ging das nicht, da die BR 10 zu schwer für die Niddabrücke war. Von den Ttkmhs53 wurden 20 Stück gebaut. Sie gehörten der DB, die Moha hatte sie nur geleast. Sie hatten zwei gut isolierte Zellen aus Edelstahl, die jeweils 20.000 Liter fassten. Es sind meist nur drei Kesselwagen an einem Zug mitgelaufen, daher können auch nicht sieben Kesselwagen die Moha mit Rohmilch beliefert haben, die in Höchst neben der V 36 standen. Es waren in der Regel drei Kesselwagen, zwei leere Kühlwagen zum Beladen und ab und an ein G-Wagen mit neuen Flaschen in der Zustellung gewesen sein, also ausnahmsweise mal 6 Wagen, war auch nicht viel mehr Platz im Gelände.



Moha Sossenheim, Werksfotos

Die Tankwagen liefen 120 km/h, waren mit Hochleistungsbremse (8 Bremssohlen pro Achse) und Dampfheizleitung ausgerüstet. Wenn nicht genügend Milch für beide Kammern da war, musste die eine Kammer mit Wasser gefüllt werden, da mal ein Wagen nur halb beladen, das ganze Gewicht auf einer Achse, entgleist war!

Außer den Kesselwagen bezog die Moha auch ihren Nachschub für Milchflaschen mit G 10-Wagen, außerdem wurden die beladenen Kühlwagen z.B. nach Wildflecken, ich glaube auch nach Baumholder abgeholt. Es können fallweise preußische Lok aus dem BW 2 gewesen sein, ich kenne aber nur BR 50 aus dem BW 2, die die Zustellung und Abholung gemacht haben. Die kamen wohl zweimal am Tag. Den Rest haben wir mit Seilspill und Hemmschuhen gemacht unter Zuhilfenahme der kurzen Drehscheibe, zu der die drei Aufstellgleise liefen. Das war nicht ganz ungefährlich, insbesondere bei den beladenen Kesselwagen, da die wegen der Reinigung keine Schwallbleche hatten und das Schwappen der Milch oft 5 Min dauerte bis der Wagen still stand.

Der erste Weg des Lokführers bei Ankunft im Werksgelände war mit dem Eimer von der Lok runter mit allerlei Moha-Produkten wieder zurück auf die Lok. Das war aber bei Bedienung bei anderen Firmen auch so. Ich war im Laufe der Zeit an den verschiedensten Stellen in Sossenheim tätig, Flaschenmilchabfüllung heimische Milch, im Kühlhaus Kasten oder Kartons stapeln (später alles automatisch), rangieren der Gw. Die USA waren ständig mit bis zu 10 Soldaten in Uniform in der Molkerei und haben alles penibel überwacht. Zeitweise habe ich auch Beifahrer gemacht und auf den 7,5 Tonner Milch ausliefert an die Läden u.a. Höchst und auch Neu-Isenburg, Dienstbeginn ca. 3 Uhr, dafür früher Feierabend.

Bei dem Gleisanschluss Moha handelte es sich um eine so genannte Awanst (Ausweichanschlußstelle), mit Schlüsseln nach Freigabe vom Stellwerk. Weiche umlegen, reinfahren und wieder abschließen. Danach Sperren des Schlüssel und normaler Zugbetrieb. Nach Aufgabe des Betriebes der Moha hat die DB die Kesselwagen z.B. wegen der Isolation und deren Wärmehaltigkeit für den Transport von schwerem Heizöl benutzt. Was dann aus den Wagen wurde, weiß ich nicht. Möglicherweise wurden sie im AW Darmstadt verschrottet.“

Noch eine weitere Korrektur ist nachzutragen. In dem Bericht „**Aus der Gründerzeit**“ aus Anlass von 40 Jahre HEF ist in Ausgabe Nr. 96 vom 23. September 2018 auf Seite 13 zu lesen, dass die allerersten Fahrten am 06. und 07. Dezember 1980 während des Frankfurter Weihnachtsmarktes stattfanden. Richtig ist jedoch, dass bereits viel früher, und zwar am 17. Februar 1979 der Museumsverkehr auf der Hafenbahn aufgenommen wurde. Wir bitten diesen Fauxpas zu entschuldigen

II. Gewinner



An unserem Gewinnspiel aus Anlass des Türöffner-Tages der WDR-Fernsehmaus beteiligten sich leider nur 14 Kinder. Davon scheiterten 11 Einsender an der korrekten Beantwortung einer oder mehrerer der gestellten 16 Fragen. So unwahrscheinlich es klingt, aber bei den Gewinnern der drei ausgelobten Mitfahrten auf dem Führerstand unserer V 36 406 handelt es sich um die sechsjährigen Drillinge Anke Sophie, Constantin Herrmann und Benedikt Paul W. aus Mannheim. Die Gewinnerfamilie wurde bereits verständigt. Nochmals auch auf diesem Wege herzlichen Glückwunsch und viel Spaß bei der Einlösung des Gewinns.

III. Rückblick

Sonntag, 30. September 2018

40 Jahre HEF

Die Zeit verrennt wie im Fluge und wir konnten in diesem Jahr unser 40jähriges Vereinsbestehen zeitgleich mit der Eröffnung der neuen Frankfurter Altstadt am 30.09.2018 feiern. Zum Einsatz kam ein Pendelzug mit unserer 01 118 und der 236 406-5 am anderen Zug-Ende, der den ganzen Tag zwischen dem Ausstellungsgelände und dem provisorischen Haltepunkt Pfarrturm (Römer) unterwegs war. 40 Jahre liegen die Anfänge der Historischen Eisenbahn Frankfurt zurück, als wir mit der Güterzugdampflok 50 685 (diese steht heute im Auto- und Technik Museum Speyer) und einigen dreiachsigen Umbauwagen den Fahrbetrieb auf der Städtischen Hafenbahn eröffneten.



Damals war ein Dampflokeneinsatz auf DB-Gleisen undenkbar. Auf den Gleisen der Städtischen Hafenbahn Frankfurt sind diese bis heute möglich und haben sich zu einem festen Bestandteil in Frankfurt etabliert. Auch nach Aufhebung des Dampflokverbotes auf DB-Gleisen sind wir der Stadt Frankfurt und der Hafenbahn treu geblieben und sind gern gesehene Gäste. Viele unserer ehemaligen Fahrzeuge befinden sich heute in den Auto- und Technik-Museen in Sinsheim oder Speyer oder im DB-Museum Koblenz und wir haben uns auf einen überschaubaren betriebsfähigen Fahrzeugpark reduziert.

Drei unserer derzeitigen Lokomotiven besitzen alle technischen Voraussetzungen und können seit 1985 auch wieder auf DB-Gleisen eingesetzt werden. Eigentlich haben wir zum 40. Geburts-

tag eine große Veranstaltung wie im Jahre 1985 geplant, doch erreichten uns unmittelbar vor Veranstaltungsbeginn mehrere Absagen, u.a. vom DB-Museum in Koblenz. Und auch unsere Gastgeberbahn, die Hafenbahn Frankfurt konnte aus organisatorischen Gründen keine Fahrzeuge zu der geplanten Fahrzeugausstellung beisteuern. Lediglich die von unserem Vereinsmitglied Timon Kuchenbecker über seinen Arbeitgeber (TX-Logistik) zur Ausstellung beschaffte moderne Vectron-Elektro-Lokomotive war als auswärtiger Gast anwesend.



Diese wurde am Morgen vor Veranstaltungsbeginn mit unserer 236 406-5 im Ostbahnhof abgeholt und Abend mit unserer Köf 322 607-3 wieder in den DB-Bahnhof zurückgebracht. Ein besonderer Dank gilt unserem Vereinsmitglied Timon Kuchenbecker und der Firma TX-Logistik, für die zur Verfügung Stellung der Lok.



Warten auf den Sonderzug

Wir hatten für die Festivität unsere 52 4867, die rollfähige Diesellok V36 405 und unseren Souvenirwagen vom Typ 3yg zur Besichtigung zur Verfügung gestellt. Mit den beiden Kleinloks 322 607-3 und der Kö 5712 wurden abwechselnd und auch je nach Andrang auch zusammen im Verband die beliebten Führerstandsmitfahrten durchgeführt. Auf der Bühne vor der Hafenbahn-Werkstatt wurden verschiedene Aufführungen und Vorträge vorgeführt und für das leibliche Wohl sorgten ein Food-Truck und ein Crêpes-Stand. Selbst in verkleinerter Form war die Veranstaltung ein Erfolg, auch wenn natürlich keinesfalls an die Großveranstaltung des Jahres 1985 angeknüpft werden konnte. Alle aktiven Vereinsmitglieder gaben dennoch Ihr Bestes, um das Jubiläum würdig zu begehen. Aber es zeigt sich leider immer wieder, dass es aufgrund von gesetzlichen Auflagen immer schwieriger wird, solche Großveranstaltungen durchführen zu können.



Text: Wolfgang Rotzler; Fotos: Tanja Bumann, M. Härter, Maik Niekisch, Matthias Wenig

Mittwoch, 03. Oktober 2018

Beschleunigter Personenzug FRANKENLAND

Ein begeisterter Fahrgast und Dieselfan schreibt uns dazu (auf Seite 7 und 8):



Auf der Hinfahrt

Hallo rufe ich den Mitreisenden zu, die, so wie ich, am „Tag der Deutschen Einheit“, mit nach Wertheim gefahren waren! Hier meldet sich Sitzplatz 15 im Wagen Nr. 2. Es war wieder eine – wie hätte es auch anders sein sollen – gelungene „Angelegenheit“. Es hat alles vorzüglich funktioniert: Wir fahren pünktlich von „Süd“ ab, waren fast auf die Minute in Hanau und „Aschebergsch“ (Aschaffenburg) und am Ende auch in Wertheim! Sogar das Wetter hat hervorragend mitgespielt.

Und im „Speisewagen“ war wiederum Tür und Tor geöffnet, um Etliches an Körpergewicht zuzulegen. Herr Wingenfeld am Bordmikro ließ uns nie „im Dunkeln stehen“; wir waren immer bestens informiert! Es gab doch so Einiges, was links und rechts des „nicht ganz stilgerechten Wagenparks“ zu sehen war („Donnerbüchsen“ hätten halt besser zur V 36 gepasst).



beim Betriebshalt in Miltenberg



und auf der Rückfahrt



Fotos: Lukas Frey, M. Härter

Was natürlich zum Gelingen einer solchen Fahrt unheimlich wichtig ist: Wir 5 im Abteil haben ideal zusammen gepasst (in meiner Mundart spricht man da vom „Bobbes“ und „Nachttöpfchen“ – nur etwas derber). ABER: Ich war erstaunt, wie flott diese alte Dame auf der Strecke unterwegs war. Ich hatte mit deutlichen Verspätungen gerechnet. Ein Mitreisender hat sogar die Geschwindigkeit auf der Heimfahrt gestoppt und kam spielend auf knapp über 60 Stundenkilometer. Ein Lob geht auch an die Reiseplaner, die die Fahrt auf den verkaufsoffenen Feiertag gelegt hatten. Hilfreich war auch der im Zug verteilte Stadtplan auf dem Reisebegleiter mit der Liste der Sehenswürdigkeiten und der Speiselokale. Bleibt die Frage: Wann tuckert die V 36 wieder einmal durch die Lande? Ich bin wieder dabei!
Euer Werner R. aus Niederhöchstadt



Am Türöffner-Tag durften alle Kinder mal auf den Führerstand

Oktober 2018

Nachtschwärmer V 36

In den Nächten vom 24. auf den 25. und 26. auf den 27. Oktober 2018 war unsere V36 406 (236 406-5) für die Firma Hering Bau im Arbeitszugdienst (AZ) zwischen Frankfurt-Ost und Frankfurt-Süd im Einsatz. Dabei standen im Bahnhofsbereich "Nachschotterarbeiten" an, die wir mit unserer V36 durchgeführt haben. Mit drei Schotterwagen waren wir an beiden Nächten zum Verteilen von Schotter zur Gleislagenkorrektur im Frankfurt-Süd im Einsatz. Trotz der Dunkelheit staunten viele nicht schlecht über den Einsatz unserer V36 auf der Baustelle. Dies war der erste kommerzielle Einsatz unserer V36 seit der Wiederinbetriebnahme. Die Lok hat den Dienst sehr gut bewältigt.



Bericht: Wolfgang Rotzler; Fotos: Maik Niekisch und Ingfried Zscherneck

04. November 2018



EXPRESS

Die historische Eisenbahn begeht zum ersten Mal Halloween auf der Frankfurter Hafentbahn

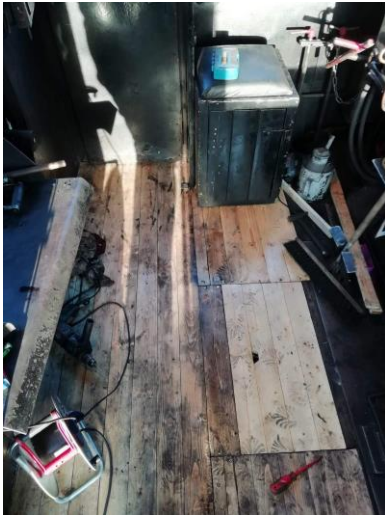
Am 04. November 2018 feierten wir zum ersten Mal Halloween auf der Hafенbahn. Unsere Dampflok 52 4867 und unsere Kö beförderten den entsprechend dekorierten Zug. In diesem Jahr haben wir uns zum ersten Mal relativ kurzfristig entschieden, Fahrten zu Halloween anzubieten.



Auf den Fahrten bekamen wir einige „kleine Teufel und Vampire“ zu sehen. Aufgrund der positiven Rückmeldungen unserer Gäste werden wir im kommenden Jahr wieder Halloween auf der Hafенbahn anbieten in einem noch gruseliger dekorierten Zug mit einigen dann auch größeren Monstern auf dem Zug. Freuen Sie sich schon jetzt auf die Neuauflage des „Halloween Express“ auf der Hafенbahn in Frankfurt am 03. November 2019.



IV. Die Arbeit geht nie ganz aus



01 118:

Die Lok lief im Gegensatz zum letzten Jahr sehr zuverlässig. Neben planmäßigen Arbeiten stand hier lediglich die Reparatur/Überholung von zwei Schwingen-Steinen in der Steuerung an. Die Lok wurde am 10.11.2018 winterfest hergerichtet und darf den Winter wieder im Schuppen bei der Hafенbahn verbringen.

52 4867:

Unser „Arbeitstier“ zeigte sich in diesem Jahr auch ohne größere Unregelmäßigkeiten. Hier wurde von einem ehemaligen Vereinsmitglied der verschlissene Holzfußboden auf dessen Kosten ersetzt. Vielen Dank dafür an unser ehemaliges Mitglied Lars Himmelheber (Foto).

236 406-5 (V36 406):

Die Lok läuft grundsätzlich sehr stabil und zuverlässig, doch zeigen sich im Laufe der Zeit einige Standschäden der siebenjährigen Abstellzeit, die uns mit Arbeit bescheren, insbesondere im Bereich der flexiblen Kühlwasserleitungen. Bei der Aufarbeitung sind zwar fast alle Leitungen und Schläuche ersetzt worden, doch werden nacheinander auch die Schläuche porös und undicht, die wir aus Kostengründen seinerzeit nicht ersetzt haben und noch für betriebstauglich erachtet haben. Dann macht uns ein Achslager Probleme, welches sich immer nur in einer Fahrtrichtung bei langer Streckenfahrt stark erwärmt. Hier müssen wir auf der Grube dem Problem auf den Grund gehen. Die Lok steht im November zur ersten planmäßigen Frist durch eine zertifizierte Werkstatt an, die wir, wenn möglich, in Frankfurt vor Ort durchführen möchten.

322 607-3:

Unsere Kö II lief im Jahre 2018 ebenfalls sehr zufriedenstellend. Im August hatte die Lok die wahrscheinlich längste Fahrt auf eigenen Rädern in Ihrem bisherigen Lok-Leben zurückgelegt. Sie durfte zusammen mit unserer 236 406-5 zu einem Foto-Shooting nach Mannheim aufbrechen (Newsletter berichtete). Normalerweise legen Kleinloks solche Distanzen eigentlich auf Tiefladern zurück. Die Lok steht am 20.11.2018 zur ersten Verlängerungsuntersuchung der

Hauptuntersuchung an. Im Winter steht die Überholung des Wasserkühlers an. Dazu muss der Vorbau der Lok abgenommen werden.

Kö 5712 (310 912-1):

Unser zweiter „Hofhund“ macht uns mit Überlastungs-Schäden der letzten Jahre zu schaffen. Beim letzten Betriebstag hat der Kompressor zur Bremsluftherzeugung seinen Dienst mit Lager-schaden quittiert. Instandsetzung bzw. Ersatz dürften nicht einfach werden, da für die ex-DDR-Reichsbahn-Kö keinerlei Ersatzteile vorhanden sind.

Text: Wolfgang Rotzler; Foto Lars Himmelheber

V. Vorschau

Das Jahr 2018 neigt sich dem Ende entgegen und das neue Jahr wirft seine Schatten bei der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V. (HEF) bereits voraus. Auch 2019 können Freunde historischer Eisenbahnen auf die HEF zählen, denn es wartet ein bunter Strauß an Fahrten auf die Fahrgäste. Einige Fahrten dürften bekannt vorkommen, aber es warten auch ein paar Neuerungen und Überraschungen auf die Eisenbahnfreunde. An dieser Stelle muss auf die Vorläufigkeit der Planungen hingewiesen werden, denn Änderungen sind immer möglich. Daher empfehlen wir den regelmäßigen Besuch der Webseite www.historische-eisenbahn-frankfurt.de oder der entsprechenden Seite bei Facebook.



Los geht es 2019 am 03. Februar mit einer Fahrt in die mondäne Kurstadt **Bad Nauheim** mit 52 4867. Dort besteht die Möglichkeit, an einer geführten Tour durch die Salinen und Gradierwerke des Kurparks teilzunehmen

oder vom gegenüber gelegenen Bahnhof Bad Nauheim Nord mit der **Museumseisenbahn der EFW** nach Münzenberg und zurück zu fahren. *Foto: EFW*

Am 13. April machen wir gezogen von 01 118 dem **Technikmuseum in Speyer** die Aufwartung. Dort kann man unter anderem Lokomotiven bewundern, die einmal zum historischen Fuhrpark der HEF zählten. Mit dem **Rheinischen Industriebahnmuseum** in Köln am 27. runden wir den Museumsmonat April dann erneut mit 01 118 ab.



Foto: Stadt Kassel

Im Mai wird es dann „dekadent“. Denn wir planen zum **"Sekttag" der Sektkellerei Henkell** nach Wiesbaden zu fahren, wo jedes Jahr rund 10.000 Besucher dem prickelnden Schaumwein frönen. Am 30. des Monats wird uns 01 118 in die **Herkulessstadt Kassel** zu den Wasserspielen am am Bergpark und alternativ ins Henschel-Museum bringen.

Mit dem **Bahnhofsfest in Königstein** am 09./10. Juni mit den bekannten Pendelfahrten zwischen Frankfurt-Höchst und Königstein

im Taunus, dem Sommerfest des Museums Koblenz-Lützel am 22. Juni, „**Rhein in Flammen**“ im oberen Mittelrheintal am 06. Juli und dem Besuch des Dampflokverbesserungswerkes im thüringischen **Meiningen am 07. September** warten vier "Klassiker" auf die Eisenbahnfreunde. Dazwischen am 10. August geht es nach Bochum, wahlweise ins **Museum Dahlhausen** oder ins Musical zum „**Starlight Express**“.

Am 14. und 15. September weht frischer Wind im Fahrtenprogramm, denn es geht zunächst in den legendären **Rheingold-Wagen** gezogen von einer E 103 zum Hamburger Hafen zu den „**Cruisedays**“. Einen Tag später kommen die Modellbahnfreunde auf ihre Kosten, es warten die **Märklin-Tage** sowie die Internationale Modellbahnausstellung in Göppingen. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts hatte Märklin die 01 118 der HEF als HO-Modell aufgelegt, daher ist ihr Einsatz hier Pflicht.



Foto: Wikipedia



Im Oktober am 03. und 19. besuchen wir die **Bundesgartenschau in Heilbronn** und dann die **Edelsteinstadt Idar-Oberstein**, wo ein abwechslungsreiches Programm auf die Fahrgäste wartet.

Dazwischen bieten wir am 13. des Monats eine Fahrt mit Stadtführung durch die malerische **Altstadt von Miltenberg** an, dabei darf eine Besichtigung des **Brauhaus Faust** nicht fehlen

Dann beginnt auch schon die Vorweihnachtszeit mit den Fahrten zu besonders romantischen **Weihnachtsmärkten**. Am 01. Dezember beginnen wir in **Michelstadt**, dann folgen **Erfurt** und **Nürnberg** am 07. und 08. Dezember. Erfurt und Nürnberg werden als besonderer Leckerbissen im noblen TEE angesteuert. Wer am 29. Dezember von Weihnachten noch immer nicht genug hat, der kann sich mit uns nach **Limburg** aufmachen, denn dort gibt es tatsächlich noch einen Weihnachtsmarkt. Auch eine Zwischenfahrt nach Weilburg wäre alternativ möglich.



Zum ersten Mal im Programm der HEF:
Der Weihnachtsmarkt am Dom in Erfurt

Verfechter des Lokalkolorits dürfen sich natürlich auch 2019 wieder auf die zahlreichen Fahrten auf der Frankfurter Hafenbahn freuen. Am 17. März findet der "**Teddytag**" statt, am 29. September fahren wir anlässlich des **Frankfurter Tages der Verkehrsgeschichte** (siehe hierzu auch Seite 13) am Main entlang, am 03. November startet der "**Halloween**"-Express und am 14. Und 15. Dezember "feiern" wir **Weihnachten auf der Hafenbahn**. *Text: Florian Faust*

VI. Fundstück des Monats

Für lange Winterabende: Auf YOUTUBE findet sich ein sehenswerter, fast einstündiger Film mit authentischem Filmmaterial über dem Dampfbetrieb der DR noch zu DDR Zeiten der Familie Schlafke unter den Titel **Dampf und Rauch über Thüringer Schienen**, in dem „unsere“ 01 2118-6 gleich zweimal, nämlich zur Minute 39 und 51 vorkommt. ☺

Quelle:

<https://www.youtube.com/watch?v=jc9nLOIQj8A>



Die Redaktion wünscht Ihnen schon heute eine besinnliche Adventszeit, ein fröhliches Weihnachtsfest und einen Guten Rutsch ins Jahr 2019. Wir sehen uns wieder im Januar 2019.

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

Layout und Endredaktion: Wilfried Staub

Bild rechts: Titelbild Wandkalender 2019

Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. Intzestraße 34, 60314 Frankfurt am Main



Besuchen Sie den Frankfurter Weihnachtsmarkt

Täglich geöffnet bis 21 Uhr vom 26.11. bis 22.12.2018



Foto: Frankfurt Tourismus

Jetzt schon vormerken!

29. September 2019

Frankfurter Tag der Verkehrsgeschichte



- Fahrtag im Feldbahnmuseum
- Pendelzug auf der Hafенbahn
- Sonderausstellung im Verkehrsmuseum
- Pendelverkehre mit historischen Straßenbahnen und Bussen
- Essen und Getränke zu familienfreundlichen Preisen ... und vieles mehr!

Kombi-Tickets
für alle
Veranstaltungsorte
erstmalig auch im
Vorverkauf
erhältlich!

Alle Infos unter: www.tag-der-verkehrsgeschichte.de



Verkehrsmuseum
Frankfurt am Main