

NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



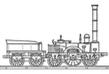
- NEF-Jahresrückblick 2018
- Berichte von den NEF-Ausflügen nach Thüringen und nach Schwaben
- Aktuelles aus der Region



Der Zug R 135 der Zillertalbahn fuhr auf seinem Weg nach Mayrhofen am 11. Juni 2019 bei herrlichem Sonnenschein gerade in den Bahnhof Uderns im Zillertal ein, als Michael Mrugalla auf den Auslöser drückte. Am Zugschluss sorgte die D 14 für die Traktion.

Am 18. Juni 2019 fotografierte Klaus Probst in Fürth (Bay) Hbf die 192 103. Es handelt sich dabei um eine der vier erst sechs Tage zuvor gelieferten „Smartron“ der Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EPG). Die anderen drei Maschinen haben ein spezielles EPG-Design.





Es passiert so viel ...

Wieder einmal ist ein NEF-Express-Heft fast fertig. Etwas später zwar als ursprünglich geplant, aber noch im vertretbaren Rahmen. Was noch fehlt, ist der Text für Seite 3. Hierzu habe ich so viele Ideen im Kopf. Aber es fällt gerade schwer, sie zu sortieren und entsprechend auf die Zeilen zu bringen.

von Michael Mrugalla

Das Wetter weiß nicht, was es will – der Sommer hat Pause. Die Politik bald auch. Wir haben seit Kurzem eine neue Verteidigungsministerin, die Amtsvorgängerin wird Präsidentin der Europäischen Kommission. Bewegte Tage liegen hinter uns, vermutlich noch viel bewegtere vor uns. Der Hund, der vor meinem Wohnzimmerfenster gerade an einer Blume schnuppert, macht sich über all diese Entwicklungen vermutlich kaum Gedanken.

Ihn beschäftigt wahrscheinlich auch nicht, welche Probleme sich in der Gegenwart im Bahnbetrieb ergeben. Kürzlich schon fanden sich an dieser Stelle kritische Worte zum Thema Personal. Inzwischen gibt es auch sonderbare Auswüchse in unserer Region. So wird die Bahnstrecke zwischen Roth und Hilpoltstein im August 2019 eingestellt. Einen ganzen Monat lang. Und das nicht etwa wegen aufwändiger Bauarbeiten, sondern – ganz offiziell – wegen Personalmangel bei DB Regio.

Es gibt ja immer wieder Stimmen, die eine Verlängerung der S-Bahn bis Hilpoltstein fordern. Wenn einen Monat lang ein Ersatzverkehr mit einem Bus ausreicht, um die „Fahrgastmassen“ zu befördern, dürften die Chancen für eine S-Bahn-Linie eher gering sein.

Dass Neustadt (Aisch) zur S-Bahn-Station wird, ist schon sicher. Damit ist aber auch schon fast alles erzählt. An der Strecke soll offenbar nichts gemacht werden und auch der Fahrplan ändert sich voraussichtlich nur marginal. Außer einem zusätzlichen Aufkleber mit einem großen weißen „S“ auf grünem Grund ändert sich wohl nicht viel. Die Planer haben sich bezüglich einer Attraktivitätssteigerung offenbar nicht sehr viele Gedanken gemacht.

Die NEF-Vorstandschafft hingegen macht sich das ganze Jahr über Gedanken. Darüber, wo wir in den nächsten Wochen und Monaten hinfahren könnten, wie man das Vormittagsprogramm zur kommenden Jahreshauptversammlung gestalten könnte, wer welche Aufgaben übernehmen kann und wie wir das Vereinsjahr für Sie interessant gestalten können. Wenn Sie hierzu Ideen oder Anregungen haben, lassen Sie es uns wissen. Wir sind jederzeit offen für interessante Vorschläge.

In der vorliegenden Ausgabe finden Sie wieder zahlreiche Bericht über NEF-Veranstaltungen, die im letzten halben Jahr stattgefunden haben. So erzählt Bernd Zöllner von unserem Besuch im DB Cargo-Werk in Nürnberg, Raimund Scheder berichtet von einem Ausflug nach Unterfranken und Klaus Probst schreibt über verschiedene „Ticket-Touren“. Wir wünschen Ihnen noch ein paar schöne Sommertage und viel Spaß bei der Lektüre.





Zwischen zwei Zügen ..

3 Es passiert so viel ...

Vereinsmeier

- 6 Weihnachtscafé 2018
- 10 VT 10 551 in der KMW-Mitarbeiterzeitung
- 13 Jahreshauptversammlung 2019
- 18 Frühjahrsputz 2019
- 31 Jahresrückblick 2018

NEF on tour

- 8 Jahresabschlussfahrt 2018 nach Bad Tölz
- 11 Besuch des DB Museums Nürnberg
- 15 Besuch des DB Cargo-Werks Nürnberg am 14. März 2019
- 24 Gera – Meerane – Glauchau, der dritte Versuch
- 25 Nebenbahnen in Unterfranken
- 28 Nebenbahnen in Mittelfranken und Schwaben

Aktuelles

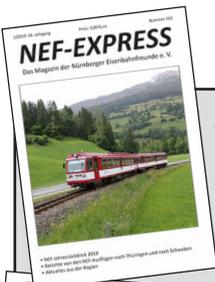
- 19 Aktuelle Meldungen
- 22 Aktuelle Meldungen II

Hintergründiges

- 29 Rüstiger Rentner ...

Fahrplan

- 20 Veranstaltungskalender



Am 10. Juni 2019 erreichten die beiden Triebwagen VT 17 + VT 16 der Pinzgauer Lokalbahn mit Zug 3318 aus Zell am See kurz nach Michael Mrugalla die Einfahrt in den Endbahnhof Krimml. Die seit 1. Juli 2008 im Eigentum des Landes Salzburg stehende ehemalige ÖBB-Strecke wird inzwischen von der Salzburg AG unter der Bezeichnung SLB Pinzgauer Lokalbahn betrieben. Sie verläuft mit knapp 53 Kilometer Länge im Tal der Salzach zwischen Zell am See und Krimml.



Am Gründonnerstag, dem 18. April 2019, hatte der Nürnberger „Diesel-Vectron“ 247 904 die Ehre, den EK 68201 von Schwandorf nach Nürnberg zu bringen. Bei Reichenschwand drückte Ralf Münchberger um 16.52 Uhr auf den Auslöser, um den an diesem Tag wegen Bauarbeiten vom Regelfahrweg abweichenden und deshalb auch unter abweichender Zugnummer laufenden Zug zu fotografieren. Der übliche Laufweg der „Schwandorfer Übergabe“ ist die linke Pegnitz-Strecke.

**Vereinsjubiläen**45 Jahre:

235 Walper Wolfgang 02/1974

30 Jahre:

309 Schnek Wolfgang 06/1989

25 Jahre:

348 Friedrich Roland 02/1994

349 Keller Prof. Karlheinz 03/1994

353 Arnold Jochen 07/1994

352 Arnold Ursel 07/1994

354 Mrugalla Monika 07/1994

20 Jahre:

377 Oßwald Marga 01/1999

378 Füngers Johannes 03/1999

379 Füngers Roswitha 03/1999

10 Jahre:

409 Krumpholz Manfred 01/2009

410 Reisinger Richard 01/2009

Neue Mitglieder

Wir begrüßen Werner Wagner sowie Claudia Geißler-Kraft und Günther Kraft als neue Mitglieder in unserem Verein und wünschen ihnen allzeit viel Freude in den Reihen der Nürnberger Eisenbahnfreunde.

NEF-Quiz 2019

Am 26. Januar 2019 fand das diesjährige NEF-Quiz statt. Vorjahressieger Fritz Ferstl hatte sich viele spannende Fragen ausgedacht und sorgte damit für einen spannenden und zugleich interessanten Vereinsabend. Am Ende ergaben sich folgende Platzierungen:

1. Jürgen Prem
2. Matthias Maier
3. Ulrich Montfort
4. Bernhard Mrugalla
5. Michael Mrugalla
6. Frank Türpitz

Somit dürfen wir uns im Januar 2020 mal wieder auf ein Quiz von Jürgen Prem freuen.

Der NEF-EXPRESS ist die Vereinszeitschrift der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.

Geschäftsstelle: Rotbuchenstraße 22, 90449 Nürnberg, Tel 09 11 / 6 49 47 78

Internet: www.nef-online.de

E-Mail: nef@nef-online.de

Konto: IBAN: DE85 7601 0085 0094 0618 55, BIC: PBNKDEFF

Redaktion: Michael Mrugalla, Spalter Str. 3, 91183 Abenberg (verantwortlich)
Gerhard Klug, Pestalozzistraße 11, 91052 Erlangen

Druck: KDD Kompetenzzentrum Digital-Druck GmbH, Nürnberg

Auflage: 125 Exemplare

Erscheinungsweise: Januar, Juli

Preis: Einzelheft: 3,00 Euro. Für Mitglieder im Jahresbeitrag inbegriffen

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des jeweiligen Autors wieder.

Weihnachtscafé 2018

Seit 2015 findet anstelle des früheren „Frühschoppens“ am 2. Weihnachtsfeiertag das „Weihnachtscafé“ statt. Auch am 26. Dezember 2018 fanden wieder zahlreiche Eisenbahnfreunde den Weg in unseren Salonwagen.

von Michael Mrugalla

Es war eigentlich nicht anders als in den Vorjahren, weswegen die Berichte auch nahezu identisch sind.

Ab 10.00 Uhr trafen sich die Eisenbahnfreunde in bewährter Weise zu einem nachweihnachtlichen Plaudertreffen.

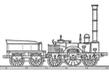
Neben dem obligatorischen Glühwein (mit und ohne „Umdrehungen“) gab es auch wieder leckeren Kaffee und eine bunte Auswahl an Weihnachtsgebäck für die Besucher.

Neben diversen Berichten über die familiären Traditionen der einzelnen Familien und über die Weihnachtsgeschenke standen natürlich auch wieder verschiedene Themen rund um das gemeinsame Hobby Eisenbahn auf der Tagesordnung.

Raimund Scheder sorgte wieder hervorragend für das leibliche Wohl und die Zeit im Salonwagen verging schneller, als manchem lieb war. Zur Mittagszeit machten sich die Besucher auf den Heimweg. 



Ein ähnliches Bild wie in den Vorjahren – wenn auch aus etwas anderer Perspektive – fertigte Michael Mrugalla beim Weihnachtscafé 2018 am sechstletzten Tag des Jahres im Salonwagen an.



Zum Gedenken

Am 29. April 2019 ist unser langjähriges Mitglied Christoph Kretschmer nach kurzer schwerer Krankheit im Alter von nur 67 Jahren verstorben.

Christoph Kretschmer war lange Jahre als zweiter Vorsitzender des Vereins und als Reisekassier tätig. Weiterhin engagierte er sich über viele Jahre bei der Produktion zahlloser NEF-Videos und bei der Gestaltung des NEF-Express.

von Michael Mrugalla



Mit dem Tod von Christoph Kretschmer haben wir nicht nur einen Freund aus unserer Mitte verloren. Wir haben auch einen profunden Fachmann, einen Szenekenner, einen Querdenker und einen Antreiber verloren.

Im Jahr 1987 trat Christoph Kretschmer den Nürnberger Eisenbahnfreunden als Mitglied bei. Zusammen mit Jürgen Gebhardt war er im NEF-Video-Team lange Jahr für das NEF-Journal tätig. Insbesondere seine Rolle als Moderator wird den Vereinsmitgliedern in Erinnerung bleiben.

Bei der Jahreshauptversammlung im Jahr Februar 1995 übernahm er das Amt des Reisekassiers, das er bis kurz vor seinem Tod bekleidet hat. Zwischen Januar 1999 und Februar 2008 war er zusätzlich 2. Vorsitzender des Vereins.

Ab dem Jahr 2000 wirkte er außerdem an unserem Vereinsheft „NEF-Express“ mit. Zunächst war er Mitglied des Redaktionsteams, aus dem er sich dann aber aus zeitlichen Gründen zurückzog. Er unterstützte die Redaktion aber weiterhin und verfasste auch zahlreiche Vorworte zu den einzelnen Ausgaben.

Trotz eines immer vollen Terminkalenders und einem – Luftlinie – über 150 km entfernten Wohnort gelang es ihm immer, an den NEF-Vorstandssitzungen teilzunehmen.

Dort war er immer ein kompetenter Mitstreiter, der oftmals noch einen anderen Blickwinkel zu verschiedenen Sachverhalten hatte. Insbesondere scheute er sich auch nicht, auch mal den sprichwörtlichen „Finger in die Wunde“ zu legen und unangenehmere Dinge anzugehen.

Mit Christoph Kretschmer haben wir nicht nur ein äußerst engagiertes Vereinsmitglied verloren. Uns fehlt nun auch ein Freund, ein Berater, einer der anpackt, wenn es nötig ist, ein unterhaltsamer Teilnehmer an zahlreichen Vereinsveranstaltungen und ein Vorbild.

Christoph, wir sind sehr dankbar für alles, was Du für den Verein getan hast. Wir werden Dich vermissen.

Nach 32 Jahren Mitgliedschaft im Verein tut sich nun eine große Lücke auf. Auch wenn Du nicht mehr unter uns sein kannst, werden wir uns stets an Dich erinnern.





Jahresabschlussfahrt 2018 nach Bad Tölz

Das Ziel der Jahresabschlussfahrt am 29. Dezember 2018 war Bad Tölz. Dazu hatten sich 21 Teilnehmerinnen und Teilnehmer angemeldet. Und dieses Mal war es fast ein bisschen langweilig. Alles lief nach Plan.

von Michael Mrugalla

Gemütlich um 9.09 Uhr startete der größte Teil der Teilnehmer (einige Teilnehmer stießen unterwegs noch dazu) mit dem schnellen RE 4015 in Nürnberg Hbf zum ersten Etappenziel Ingolstadt. Nach kurzem Aufenthalt ging es von dort mit dem RE 59071 weiter in die Landeshauptstadt München.

Dort stiegen wir in die Bayerische Oberlandbahn (BOB) um. Noch kommen auf dem Streckennetz im Oberland Triebwagen vom Typ „Talent“ und „Integral“ zum Einsatz. Doch die Ablösung ist bestellt. Ab Frühjahr 2020 sollen insgesamt 31 Triebzüge vom Typ „LINT 54“

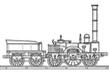
die beiden vorgenannten Typen sukzessive komplett ablösen.

Wir hatten das Glück, einen der einst verurteilten, später durchaus als innovativ geschätzten Triebwagen vom Typ „Integral“ zu erwischen.

Pünktlich um 11.04 Uhr setzte sich der VT 108 als BOB 86013 in Richtung Lenggries in Bewegung. Wie üblich war er natürlich ab München nicht alleine unterwegs. Vor ihm lief bis Holzkirchen der Triebwagen Richtung Bayerischzell, hinter ihm bis Schaftlach der Zugteil nach Tegernsee.



Nach der Ankunft nahmen die Fotofreunde die Beine in die Hand und eilten zum Bahnsteigende, um den VT 108 bei der Ausfahrt aus Bad Tölz mit ihrer Kamera einzufangen.



Unser Tagesziel Bad Tölz erreichten wir ebenfalls planmäßig um 11.58 Uhr. Die Rückfahrt Richtung München sollte um 15.00 Uhr beginnen. Die gut drei Stunden in Bad Tölz konnten individuell gesalzt werden. Die meisten Teilnehmer steuerten die Innenstadt an. Nach einem ordentlichen Mittagessen blieb noch Zeit, durch die Fußgängerzone zu schlendern, wo in den Buden, die offenbar noch seit dem Weihnachtsmarkt hier standen, reger Betrieb herrschte.

und Richtungswechsel an, ehe es über Regensstau und Maxhütte-Haidhof weiter bis nach Schwandorf ging.

Dort stiegen wir zum letzten Mal um. Einer der berühmt-berüchtigten 612er brachte uns als RE 3566 zurück nach Nürnberg.

Dort ging die Tickettour 201 um 19.16 Uhr zu Ende. Doch damit nicht genug: Auch das NEF-Jahr war damit abgeschlossen. 

Zurück nach München ging es dann erneut mit einem „Integral“ als BOB 86926, logischerweise auf dem umgekehrten Weg als am Vormittag.

In München Hbf stiegen wir dann in den ALX 79875 um. Auch dieser verkehrte planmäßig (teilweise aber schlecht geheizt) und brachte uns über Freising und Landshut zunächst bis Regensburg. Dort stand ein Lok-



*Eine gepflegte und durchaus ansehnliche Innenstadt mit zahlreichen verzierten Fassaden beeindruckte die Teilnehmer der Jahresabschlussfahrt.
Fotos (2): Michael Mrugalla*



VT 10 551 in der KMW-Mitarbeiterzeitung

Am 7. Februar 2019 hatte unser Salonwagen Besuch. Thomas Hipp von der Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG hatte sich angekündigt. Herr Hipp arbeitet im Kommunikationsbereich des Unternehmens.

von Michael Mruggalla

Durch den Besuch der Eisenbahnfreunde Kassel e. V. im September 2018 wurde die Firma Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. KG auf unseren Salonwagen aufmerksam. Schnell reifte der Gedanke, in der Mitarbeiterzeitung des Unternehmens über unseren Salonwagen zu berichten.

Im Februar 2019 besuchte Thomas Hipp dann tatsächlich den Salonwagen und sammelte mit seiner Kamera auch zahlreiche Impressionen ein. Im Gespräch mit Raimund Scheder erfuhr er zahlreiche Details über die Geschichte des VT 10 551.

Für die hausinterne Postille entstand dann ein schöner vierseitiger Artikel über den VT 10 551 allgemein, über einen früheren Wegmann-Mitarbeiter – inzwischen natürlich im Ruhestand – der in jungen Jahren am Bau des Zuges mitgewirkt hat, und natürlich über unseren Salonwagen.

Im Nachgang haben wir auch einen Stapel Belegexemplare der Zeitung bekommen, die im Salonwagen einsehbar ist. Eine digitale Version des Artikels liegt uns ebenfalls vor und kann bei Bedarf per E-Mail angefordert werden.



Besuch des DB-Museum Nürnberg

Als Vormittagsprogramm zu der Mitgliederversammlung am 16. Februar 2019 besuchten 22 Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde das DB-Museum im Verkehrsmuseum Nürnberg.

von Raimund Scheder

Das Verkehrsmuseum Nürnberg beherbergt in der Nürnberger Lessingstraße 6 zwei Museen nämlich das Museum für Kommunikation, unter der Trägerschaft der Museumsstiftung für Post und Telekommunikation und das DB-Museum, das von der Deutsche Bahn Stiftung gGmbH getragen wird.

Das Verkehrsmuseum gehört zu den ältesten technikgeschichtlichen Museen in Europa. Das Museum wurde als Königlich Bayerisches Eisenbahnmuseum am 1. Oktober 1899 in Nürnberg eröffnet. 1901 erfolgte die Umbenennung in Königlich Bayerisches Verkehrsmuseum, da eine neue Abteilung für Post und Telegrafie eröffnet wurde.

Schwerpunkt des DB-Museums ist die Darstellung der Geschichte und Technik der Eisenbahn in Deutschland im Zusammenhang mit den sozialen und politischen Hintergründen der jeweiligen Epochen.

Eine interessante Ära ist dabei die Zeit von der Gründung beider deutscher Staaten im Jahr 1949 bis zur Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990. Jeder der beiden deutschen Staaten besaß in diesem Zeitraum eine eigene Staatsbahn, die Bundesrepublik Deutschland die Deutsche Bundesbahn (DB), die Deutschen Demokratischen Republik die Deutsche Reichsbahn (DR).

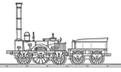
Von eisenbahngeschichtlichem Interesse ist auch der Zeitraum vom 3. Oktober 1990 bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG am 1. Januar 1994, also die Zeit der Vereinigung der beiden Staatsbahnen DB und DR zur DB AG.

Das DB-Museum Nürnberg eröffnete im Juni 2018 die Dauerausstellung „Im Deutschland der zwei Bahnen“.

In dieser Ausstellung wird unter Darstellung der unterschiedlichen gesellschaftspolitischen Gegebenheiten in den beiden deutschen Staaten die Entwicklung der Eisenbahn im geteilten Deutschland gezeigt. Zahlreiche Exponate in der Ausstellung verdeutlichen die unterschiedlichen Verläufe der Bahngeschichte während der Teilung Deutschlands.



„Besucht das neue Verkehrs-Museum Nürnberg“ ist auf einem ausgestellten Plakat zu lesen. Wir folgten der Aufforderung.



Im Rahmen einer Führung wurde neben der allgemeinen Entwicklung der Eisenbahn in Deutschland insbesondere die Dauerausstellung „Im Deutschland der zwei Bahnen“ besichtigt.

Dabei wurde unter anderem auch erläutert, warum die Eisenbahn in der DDR nach wie vor „Deutsche Reichsbahn“ und nicht etwa zum Beispiel „Staatsbahn der DDR“ hieß.

Hintergrund war eine Anordnung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) aus dem Jahr 1945. Der Deutschen Reichsbahn wurden hier die Betriebsrechte für die Sowjetische Besatzungszone und für ganz Berlin, also auch für West-Berlin, übertragen.

Somit war die Deutsche Reichsbahn als Staatsbetrieb der DDR auch für den Personen- und Güterverkehr in West-Berlin, mit

eigener Bahnpolizeihoheit, zuständig. West-Berliner Polizei durfte die Bahnanlagen der Deutschen Reichsbahn nicht betreten. Die Bahnanlagen der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin, zusammen gerechnet in der Größenordnung eines Berliner Bezirks, waren somit eine „kleine DDR“ im kapitalistischen Berlin.

Zuständig war die Deutsche Reichsbahn in West-Berlin damit auch für die Militärtransporte der Westalliierten von Berlin in die Bundesrepublik und zurück.

Dieses Standbein, mit umfangreichem Grundbesitz in West-Berlin, wollte die DDR im Kalten Krieg auf keinen Fall aufgeben. Deshalb erfolgte auch keine Umbenennung des Eisenbahnunternehmens „Deutsche Reichsbahn“, denn jede Änderung des Namens hätte den Verlust der Betriebsrechte in West-Berlin bedeuten können.



Bei der gebuchten Führung durch das Museum wurde natürlich auch die Fahrzeughalle mit den verschiedenen Exponaten besichtigt. Fotos (2): Michael Mrugalla



Dispatcher

Eine Besonderheit des Eisenbahnbetriebs in der DDR waren die Dispatcher. Der an sich englischsprachige Begriff Dispatcher (to dispatch: abschicken, abfertigen) wurde von der Deutschen Reichsbahn von der Sowjetunion aus dem Russischen übernommen, da Dispatcher dort als Fremdwort benutzt wurde.

Der Dispatcher war bei der Deutschen Reichsbahn von einem einfachen Disponenten (Dienststellen-, Einsatz- oder Fahrdienstleiter) zu unterscheiden, da er zur operativen Betriebsleitung gehörte und berechtigt war, meist übergreifende Anweisungen zu treffen. Da bei Eisenbahnen im Regelfall zwei Dienststellen betroffen sind, mussten sich auch deren Leiter den Anweisungen des Dispatchers beugen und diese vorrangig abarbeiten.

Der Dispatcher minimierte Störungen (im Idealfall mit deren Behebung), indem er

über die vorhandene Eisenbahninfrastruktur z. B. im Zusammenhang mit Zugkreuzungen nach dem passenden Kreuzungsbahnhof abweichend vom Buchfahrplan suchte und die beteiligten Zugführer via Zugbahnfunk über die Änderungen rechtzeitig informierte. Ein Dispatcher war zum Beispiel im Personenverkehr im Einsatz, um einen Umsteigevorgang wegen Zugverspätung des Zuges, zu welchem ein Anschluss gewährleistet werden sollte, bei gleichzeitigem Vorhandensein eines weiteren möglichen Umstiegsbahnhofs innerhalb des Zuglaufs zu verfügen.

Bei der Deutschen Reichsbahn (1945–1993) wurde hierarchisch unterschieden zwischen Amtsdischlechtern bei den Reichsbahnämtern und Direktionsdislechtern bei der Oberdislechtereitung (Odl) der Reichsbahndirektionen. Die zentrale operative Betriebsleitung erfolgte durch die Hauptdislechtereitung (Hdl) Berlin.

Jahreshauptversammlung 2018

Nach den positiven Rückmeldungen zur Jahreshauptversammlung im Vorjahr wurde erneut die Gaststätte „Zum Breznwirt“ im Nürnberger Norden als Versammlungsort für die diesjährige Mitgliederversammlung genutzt. Erfreulicherweise fanden sich wieder zahlreiche Mitglieder dort ein.

von Jörg Freudenberger

Zu Beginn begrüßte Vorsitzender Raimund Scheder die 37 Anwesenden und eröffnete die diesjährige Jahreshauptversammlung. Weiter folgten diverse Danksagungen an zahlreiche Mitglieder, die sich für das Vereinsleben engagieren:

- der gesamten Vorstandschaft für ihr Engagement für den Verein und die vertrauensvolle Zusammenarbeit

- allen Ideengebern, Ausarbeitern und Reiseleitern der Exkursionen und TicketTouren.

- allen Mitgliedern, die 2018 Dienste für den Verein geleistet haben, insbesondere beim Auf- und Absperrendienst des Waggons und bei den Waggonpflgetagen.

- Monika Mrugalla für die Organisation des Sommerfests.



- allen Vortragenden bei den Lokalveranstaltungen.
- Christine Müller für den Versand der Geburtstagskarten.
- allen Korrekturlesern der NEF-Veröffentlichungen.
- für die Einladung von Mitglied Dr. Jürgen Zekeli und die Spende zur Bierfahrt von Christine Müller.

Im vergangenen Jahr sind 4 Mitglieder aus Altersgründen ausgetreten. Dem Bericht schloss sich der Jahresrückblick 2018 an, der mit einer Bilderpräsentation begleitet wurde, die Michael Mrugalla zusammengestellt hatte.

Im Anschluss stellte Ulrich Montfort den Kassenabschluss 2018 sowie den Abschluss der Reisekasse vor. Nach positivem Bericht durch die Kassenprüfer wurden sowohl die Kassiere als auch die gesamte Vorstandschaft einstimmig entlastet.

Statt der angesetzten Nachwahl eines Schatzmeisters der Reisekasse wurde nach Erläutern der Satzung die Führung der Reisekasse an Claudia Mrugalla übertragen.

Als Rechnungsprüfer wurden Otwin Krause und Roland Pelz, als Vertreter Johannes Füngers und Monika Mrugalla bestimmt.

Es wurden wieder langjährige Mitglieder für ihre Vereinstreue geehrt. Jeder Geehrte erhielt eine Urkunde, eine NEF-Postkartenserie und einen Gutschein für eine NEF-Tagesfahrt.

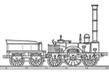
40 Jahre: Max Baumann, Jürgen Prem, Roland Pelz.

25 Jahre Walter Frank, Helga Krause, Klaus Probian, Gertraud Möckel, Roland Friedrich, Prof. Karlheinz Keller

Zum Abschluss der Jahreshauptversammlung wies Raimund Scheder noch auf die nächste Veranstaltung hin und bedankte sich für die Aufmerksamkeit. 📷



Im Rahmen der Jahreshauptversammlung wurden von unserem Vorsitzenden, Raimund Scheder, wieder die Urkunden an die Jubilare überreicht. Michael Mrugalla war für den NEF-Express mit der Kamera dabei.



Besuch des DB Cargo-Werks Nürnberg am 14. März 2019

Lange schon stand eine Besichtigung des neuen DB Cargo-Werks auf der Wunschliste der Vorstandschaft. Nach zwei vorausgegangenen Anläufen hat es nun endlich mit einem Besuch dort geklappt.

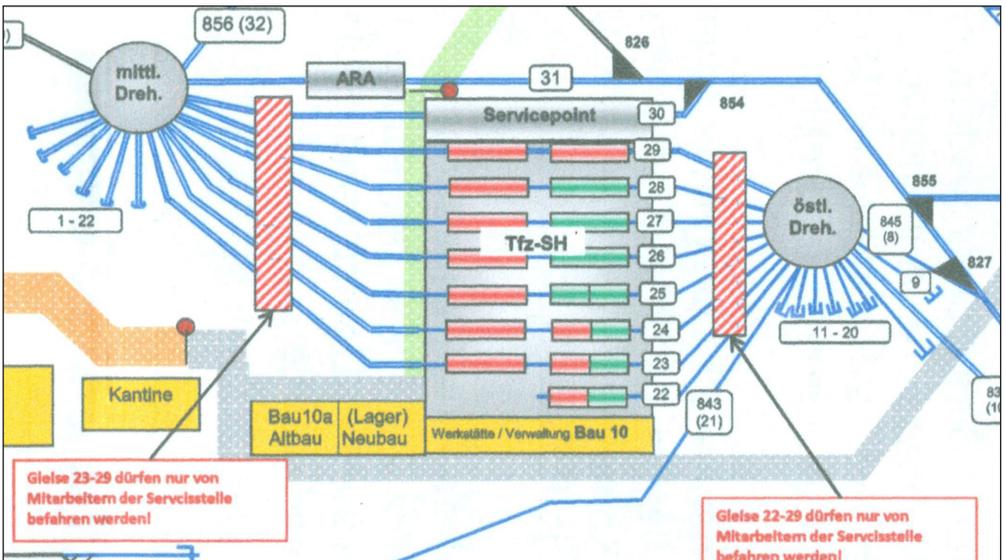
von Bernd Zöllner

Das ehemalige Bw Nürnberg Rangierbahnhof hat sich in den Zeiten der DB AG durch völlig geänderte Strukturen und die Arbeitsweise bei der Instandhaltung sehr stark verändert. Gab es früher für regelmäßige Revisionen große Ausbesserungswerke mit Tätigkeits-schwerpunkten wie Elloks oder Dieselloks, während Fristarbeiten in den Bws durchgeführt wurden, kam es im Zusammenhang mit der Trennung der Geschäftsfelder auch zu völlig neuen Strukturen bei Wartung und Instandhaltung von Loks und Wagen.

Jeder Geschäftsbereich hat nun seine eigenen Strukturen für Beschaffung und Instandhaltung von Fahrzeugen, so auch für

DB Cargo mit dem Geschäftsfeld Schienengüterverkehr. Für diesen Zweck wurden insgesamt 11 große Werke und 15 Außenstellen geschaffen, die sich über das gesamte Bundesgebiet verteilen.

Einer dieser Standorte ist Nürnberg, für den in den letzten Jahren ein großer Bereich des späteren Betriebshofs Nürnberg 2 grundlegend umgestaltet wurde. Der zweite Lokschuppen wurde abgerissen, auf dem Gelände daneben wurde in östlicher Richtung eine neue Werkhalle mit insgesamt neun Gleisen gebaut, in der jeweils mindestens zwei Loks Platz haben. Weiter in östlicher Richtung wurde eine weitere Drehscheibe gebaut,



Dieser Lageplan, der einen guten Überblick über die Anlagen der neuen Werkstatt vermittelt, stammt aus der Sammlung von Bernd Zöllner.



sodass die Fahrzeuge auf engstem Raum bereitgestellt und nach Bedarf auf jedes Gleis in der Halle gebracht werden können. Nach drei Jahren Bauzeit wurde die neue Lokwerkstatt im Südwesten des Rangierbahnhofs Nürnberg am 13. September 2013 bezogen. Die Werkhalle für Triebfahrzeuge kostete 24,4 Mio. € und ist die größte Werkstatt, die die Güterbahn in Deutschland unterhält. Nahezu alle Lokbaureihen von DB Cargo werden hier instandgehalten.

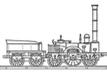
Ausgestattet ist die Werkstatt mit modernen Arbeitsbühnen, einer Hubbockanlage sowie einer Radsatzsenke zum Tausch von Radsätzen. Außerdem verfügt das Werk über Anlagen zur zerstörungsfreien Prüfung und digitale Messeinrichtungen zur Drehgestell-, Laufwerks- und Radsatzvermessung.

Rund 150 Mitarbeiter sind hier beschäftigt. Neben der Werkhalle gibt es einen zweigeschossigen Anbau für Nebenwerkstätten und Büroräume sowie ein Gebäude mit Lagerkapazitäten. Eine Außenreinigungsanlage für Triebfahrzeuge mit umweltfreundlicher Abwasserbehandlung gehört ebenfalls dazu.

Durch den völligen Neubau dieses Werks konnte die gesamte Infrastruktur den Bedürfnissen des aktuellen Fahrzeugs optimal angepasst und eine wirtschaftliche Instandhaltung sichergestellt werden. Dazu gehören wiederkehrende Untersuchungen und Revisionen entsprechend den gesetzlichen Vorschriften und Beseitigung von erkannten Schäden, Plan- und Bedarfsinstandhaltung, Störungsbehebung, Um- und Nachrüstungen, Austausch von Betriebsstoffen, Reini-



In den „heiligen Hallen“ entstand dieses Gruppenbild der Besucherinnen und Besucher. Nur Bernhard Mrugalla ist nicht auf dem Foto, weil er hinter der Kamera stand.



Leistungen	Bedarfsinstandsetzung	Nachschau	Fristarbeiten	LZB-Prüfung	Unterflur-Radsatzbearbeitung	Radsatztausch	Komponententausch bis ... to	Außenreinigungsanlage	Mobiler Wagen/ Triebfahrzeug Service
Elektrolok	x	x	x	x		x	12,5	x	x
Streckendiesellok	x	x	x			x		x	x
Rangierdiesellok	x	x	x			x		x	x
Güterwagen	x	x	x			x			
Kesselwagen*	x					x			

*Keine Arbeiten am Kessel

Das umfangreiche Leistungsangebot der DB Cargo-Werkstatt in Nürnberg ist aus der obenstehenden Übersicht ersichtlich.

gung, Pannenhilfe durch einen mobilen Güterwagenservice.

Ziel ist es, Werksaufenthaltszeiten so kurz wie möglich zu halten. Eigene Rangierleistungen ermöglichen zudem nach dem Werkstattaufenthalt eine zügige Übergabe der Fahrzeuge.

Jedes Werk hat eine Baureihenqualifikation und klar abgegrenzte Aufgabenstellungen (siehe Übersicht oben auf dieser Seite). Ein beeindruckendes Aufgabenspektrum, das eine Besichtigung durch den NEF geradezu herausforderte.

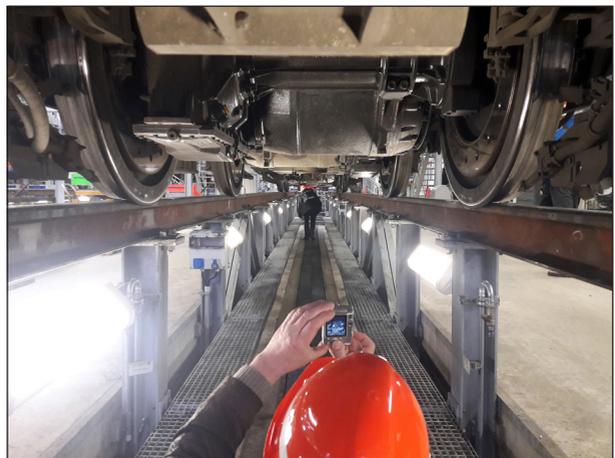
Betriebsbedingt war eine Besichtigung nur an einem Werktag möglich, dennoch hatten sich am Nachmittag des 14. März immerhin 35 NEF-Mitglieder und Freunde des Vereins in der Kantine des Rangierbahnhofs eingefunden.

Im Schulungsraum des DB Cargo-Werks wurden wir von Mario Protzmann begrüßt, der dort für die Planung und Steuerung der Materialwirtschaft verantwortlich ist. In einem kurzen Vortrag bekamen wir einen Überblick über die Anlage des Werks, dessen Einord-

nung in die Strukturen von DB Cargo und dessen Aufgabenbereiche.

Nach entsprechenden Sicherheitsbelehrungen und mit einem Schutzhelm ausgestattet, ging es schließlich in zwei Gruppen auf Besichtigungstour und jeder konnte sich einen guten Eindruck von der Arbeitsweise und den umfangreichen Aufgaben anhand der gerade in Arbeit befindlichen Loks machen.

Alle Fragen wurden in kompetenter Weise beantwortet, sodass es für alle Teilnehmer ein interessanter Einblick in die heutige Arbeitsweise bei der Instandhaltung im Geschäftsbereich DB Cargo war, in dem das Werk Nürnberg eine wichtige Rolle spielt. 🚧



Michael Mrugalla machte ein Bild davon, wie Walter Zick sich ein Bild von 185 207 aus ungewöhnlicher Perspektive machte.



Frühjahrsputz 2019

Am 30. März 2019 stand der nächste „Pflege-Tag“ auf unserem Vereinsgrundstück auf dem Terminplan.

von Michael Mrugalla

Sieben größere und kleinere, jüngere und ältere Helferinnen und Helfer hatten sich eingefunden, um diverse Arbeiten rund um unseren Salonwagen auszuführen.

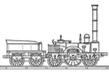
Einerseits galt es, die Rasenfläche von diversen Laubresten, Ästen und sonstigem Unrat zu säubern. Dies war relativ schnell erledigt, weil die anwesenden Helfer alle bereits über langjährige Erfahrung auf diesem Gebiet verfügten und die Arbeiten somit routiniert in Angriff genommen wurden.

Eine etwas größere Herausforderung war die Außenreinigung unseres Salonwagens, insbesondere auch des Dachs. Hierzu organisierte Roland Pelz dankenswerterweise fließendes Wasser von der Baustelle am Nachbargrundstück. Somit war ein effektives Arbeiten möglich, weil man das Wasser nicht in „Portionen“ auf das Dach bringen musste.

Mittags stand dann wieder die obligatorische Vesper auf dem Programm. Vielen Dank allen Helfern!



Aus etwas anderer Perspektive fotografierte Michael Mrugalla einen Teil der fleißigen Helfer. Um das Dach ordentlich schrubben zu können, wurden keine Kosten und Mühen gescheut ...



Aktuelle Meldungen

(mm) Skoda-Doppelstockzug kommt später

Doppelstockzüge lassen auf sich warten

Die seit Jahren herbeigesehnten, neuen Doppelstock-Züge, die als RegionalExpress über die Neubaustrecke zwischen Nürnberg und München pendeln sollen, lassen weiter auf sich warten.

Nach mehreren verschobenen Terminen zur Aufnahme des Planbetriebs hatte DB Regio zuletzt publiziert, dass es zum „kleinen Fahrplanwechsel“ im inzwischen zurückliegenden Juni soweit sei. Aber – wie Sie als Fahrgast sehen, sehen Sie nichts. Das liegt daran, dass die Züge immer noch nicht abgenommen bzw. vollständig zugelassen sind.

Zu den Ursachen äußern sich sonderbarerweise alle beteiligten Parteien immer wieder sehr schwammig.

Aktuell ist offenbar völlig unklar, wann die Garnituren tatsächlich den planmäßigen Betrieb aufnehmen können. 

(mm) Neue U-Bahnzüge eingetroffen

Erste Triebwagen vom Typ G1 in Nürnberg

Nachdem im Vorfeld bereits zwei der neuen Züge (401-404 und 405-408) nach Wildenrath überführt wurden, traf am 3. Mai 2019 mit dem Zug 409-412 die erste Einheit der neuen U-Bahn-Generation „G1“ in Nürnberg ein. Am 13. Juni kam die Einheit 413-416 in der Noris an, der Zug 417-420 folgte am 16. Juli 2019. Die Überführung aller Züge erfolgte mit RailAdventure.

Die bereits nach Nürnberg gelieferten Fahrzeuge durchlaufen aktuell ein umfangrei-



Diesen Bilderwitz steuerte Susanne Mrugalla bei.

ches Prüfprogramm. Weiterhin werden sie genutzt, um das Werkstattpersonal und die Fahrer zu schulen.

Im Herbst stehen dann verstärkt auch Probefahrten im U-Bahn-Netz auf dem Plan. Gegen Ende des Jahres sollen dann – wenn alles planmäßig verläuft – die ersten Fahrgasteinsätze erfolgen. 



Am 8. Mai 2018 gab es in Allersberg zwar auch eine Skoda-Lok der Baureihe 102 zu sehen, die Reisenden mussten sich aber mit den 101ern begnügen, die bis heute dort im Einsatz sind. Foto: Michael Mrugalla



Unsere Treffpunkte:

- Salonwagen:** Wörnitzstraße, gegenüber Bahnhof Nürnberg-Stein.
 Sie erreichen uns mit der S-Bahn-Linie 4 (Kursbuchstrecke 890.4) bis Bahnhof Nürnberg-Stein oder mit der U-Bahnlinie 2 bis Station Röthenbach und weiter mit der Buslinie 69 bis Haltestelle Sinbronner Straße. Aus Fürth empfehlen wir, die Buslinie 67 bis zur Haltestelle Großkraftwerk zu benutzen.
- Vereinslokal:** Wirtshaus zum TSV Falkenheim, Germersheimer Str. 86, 90469 Nürnberg.
 Endstation der Straßenbahnlinie 5 (Worzeldorfer Straße), von dort fünf Minuten Fußweg.

Juli:

5.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
12.	Fr	17.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13.	Sa	14.00 Uhr	Salonwagen	Gemeinsames Sommerfest mit dem Modell-Eisenbahn-Club Nürnberg
19.	Fr	17.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26.	Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Heiner Baumann: Von der Residenz über den Schwarzwald zum Bodensee

August:

2.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
9.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
10.	Sa		Tickettour	Besuch der Straßenbahn in Ulm Änderung: Ticket-Tour nach Pilsen
16.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
23.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
30.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

September:

6.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
27.	Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Aus dem NEF-Filmarchiv

Oktober:

1. - 4.			Exkursion	Mehrtagesfahrt in die Schweiz
4.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
11.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
18.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
25.	Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Jürgen Prem: 140 Jahre deutsche Ellok - 40 Jahre Drehstromlok BR 120

November:

8.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
15.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16.	Sa		Exkursion	Weinfahrt
22.	Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Leonhard Kiesel zeigt historische Eisenbahnfilme
29.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
30.	Sa	09.30 Uhr	Salonwagen	Waggonpfelehtag

Dezember:

6.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26.	Do	10.00 Uhr	Salonwagen	Weihnachtscafé im Salonwagen
27.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
28.	Sa		Tickettour	Jahresabschlussfahrt



Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V.

Treffpunkt: „Historisches Straßenbahn-Depot St. Peter“, Schloßstraße 1, 90478 Nürnberg.
Haltestelle Peterskirche der Straßenbahnlinie 6 und der Buslinie 36.

- 13.09. 19.30 Uhr Vortrag „Die Nürnberger Straßenbahn in den 1970er- und 1980er-Jahren“
- 11.10. 19.30 Uhr Vortrag „Der neue Stadtteil Lichtenreuth“

www.sfnbg.de



Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

Treffpunkt : Nimrodstrasse 10, Bau 5, 3. Stock, 90441 Nürnberg

Clubabende: jeweils ab 19.30 Uhr (Fahrabende in Fettschrift dargestellt)

- Juli: **01. (Mo)**, 08. (Mo), 15. (Mo), 22. (Mo), 29. (Mo)
- August: 05. (Mo), 12. (Mo), 19. (Mo), 26. (Mo)
- September: **02. (Mo)**, 09. (Mo), 16. (Mo), 23. (Mo), 30. (Mo)

Bauabende: jeweils ab 19.00 Uhr

- Juli: 09. (Di), 18. (Do), 23. (Di)
- August: 01. (Do), 06 (Di), 15. (Do), 20. (Di)
- September: 03. (Di), 12. (Do), 17. (Di), 26. (Do)

www.mec-nuernberg.de



Öffentliche Termine 2019:

- Tag der offenen Tür 2019 - 12. und 13.10. 2019 10:00 - 17:00 Uhr
- Fahrtag 01.11.2019 10:00 - 17:00 Uhr
- Tag des Modellbahners 02.12.2019 16:00 - 21:00 Uhr

Gäste sind jederzeit herzlich willkommen!

Beachten Sie bitte auch unseren neuen Flyer, der auch im NEF-Salonwagen aufliegt.

Fränkische Museumseisenbahn e. V.

Betriebsgelände: Klingenhofstr. 70, 90411 Nürnberg
Geschäftsstelle: Klingenhofstr. 70, 90411 Nürnberg
Telefon und Fax: 09 11/ 5 10 96 38

www.fraenkische-museumseisenbahn.de

Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

Geschäftsstelle: Tel.: 09 11 / 60 35 31, Fax: 09 11 / 9 60 27 02.

www.zef-ev.de

Die Zirndorfer Eisenbahnfreunde treffen sich jeden zweiten und vierten Donnerstag im Monat in ihrem Vereinsheim in der Homburger Str. 1 in 90513 Zirndorf.



Aktuelle Meldungen

(rs) Die Deutsche Bahn AG in Mittelfranken

Zahlen, Daten und Fakten zur Deutschen Bahn in Mittelfranken

Eine Verkehrsdrehscheibe: der Nürnberger Hauptbahnhof

- pro Tag 150.000 Reisende und Besucher (nach München der größte Bahnhof in Bayern)
- elf Bahnsteige, größtenteils barrierefrei erreichbar
- täglich 150 Fernverkehrs-, 290 Nahverkehrszüge und 300 S-Bahnen
- Fernverkehrshaltepunkt u. a. für ICE München – Hamburg, ICE München – Dortmund, ICE München – Bremen, IC Nürnberg – Karlsruhe
- Haltepunkt für DB-Fernbusse nach Mannheim, Prag und Zürich
- zentraler Knotenpunkt für U-Bahn-, Tram- und Busanschlüsse des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN)



Mit dem RegionalExpress von Nürnberg nach Wassertrüdingen – das ist zumindest im Jahr 2019 möglich. Michael Mrugalla nutzte die Gelegenheit am 23. Juni 2019 und fotografierte den Zug am Zielbahnhof.

- 60 Geschäfte sowie Service- und Gastronomieangebote auf rund 13.000 Quadratmeter Vermietungsfläche

Wichtige Unternehmensbereiche:

DB Regio Bayern in Franken

- ca. 1300 Mitarbeiter an den Standorten Nürnberg und Würzburg
- 45,3 Millionen Fahrgäste pro Jahr
- 19 Millionen Zugkilometer pro Jahr
- 1.283 Kilometer Netzlänge
- Regio-Werk mit rund 160 Mitarbeitern
- Streckennetze
 - o S-Bahn Nürnberg (224 Streckenkilometer)
 - o Mittelfrankenbahn (215 Streckenkilometer)
 - o Fränkische Seenlandbahn (40 Streckenkilometer)
 - o Mainfrankenbahn (435 Streckenkilometer)

DB Station&Service/Bahnhofsmanagement

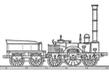
- rund 170 Stationen in Mittelfranken
- 74 Stationen im S-Bahn-Netz Nürnberg

DB Netz

DB Fahrzeuginstandhaltung

- 612 Mitarbeiter im Werk Nürnberg
- Modernisierung und Instandhaltung von ICE- und anderen Zügen
- rund sieben Millionen Euro Investitionen (2008 – 2013) in die Werksanlagen und -maschinen

DB Omnibusverkehr Franken



Rangierbahnhof Nürnberg

- Drehscheibe für den Schienengüterverkehr in Süddeutschland mit jährlich rund 800.000 rangierten Waggons
- rund 150 Mitarbeiter
- seit 2013 größte deutsche Lokwerkstatt von DB Cargo

DB Museum

- 140.000 Besucher pro Jahr
- Dauerausstellung und regelmäßige Sonderschauen

Aktuelle Projekte

- Verkehrsprojekt Deutsche Einheit ABS 8.1: Aus- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle und Berlin
- Ausbaustrecke Hanau-Nantenbach
- Erneuerung mehrerer Pegnitzbrücken im Raum Nürnberg

Erfolgreiche Projekte der vergangenen Jahre

- Neubau der Aurachtalbrücke in Emskirchen (Investition: ca. 35 Millionen Euro)
- Erneuerung von 42 ICE-T-Zügen im Werk Nürnberg der DB Fahrzeuginstandhaltung (2012 – 2015) (Investition: rund 30 Millionen Euro)
- Ausbau des S-Bahnnetzes Nürnberg bis 2012 (Investition: rund 400 Millionen Euro seit 2006)
- Bau der neuen Regio-Werkstatt im Stadtteil Gostenhof (2010 - 2013) (Investition: knapp 70 Millionen Euro)
- Viergleisiger Ausbau Nürnberg – Fürth (bis 2010) (Investition: rund 162 Millionen Euro)

- Modernisierung des Bestandsnetzes (2007 - 2011) (Investition: rund 253 Millionen Euro)
- neuer Containerbahnhof im Nürnberger Hafen (2009/2010) (Investition: rund 31 Millionen Euro)
- Entlastungsstrecke für den Knoten Fürth (bis 2011) (Investition: rund 20 Millionen Euro). Investitionen von knapp einer Milliarde Euro für Gleise und Anlagen im Großraum Nürnberg in den vergangenen sieben Jahren
- Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt (1999 – 2006) (Investition: rund 3,6 Milliarden Euro) im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke Nürnberg – München für den Hochgeschwindigkeitsverkehr
- Inbetriebnahme der größten deutschen Lokwerkstatt von DB Cargo auf dem Rangierbahnhof Nürnberg (2013) (Investition: rund 24 Millionen Euro)
- Neues Logistikzentrum von DB Schenker Logistics im Nürnberger Hafen (2014) (Investition: 28 Millionen Euro) 



Aufgrund technischer Mängel an den S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 442 kommen auf der S4 als Ersatz aktuell auch Triebwagen der Baureihe 440 zum Einsatz. Bernhard Mrugalla fotografierte am 15. April 2019 bei Raitersaich eine solche Ersatzgarnitur auf ihrem Weg nach Ansbach.



Gera – Meerane – Glauchau, der dritte Versuch

Der erste Versuch fiel buchstäblich ins Wasser (Starkregen und Streckensper- rung), beim 2. Versuch fiel der Anschlußzug in Hof ersatzlos aus. Nun also star- teten wir einen dritten Anlauf.

von Klaus Probst

So versammelten sich 17 Personen am 13. April 2019 im Nürnberger Hauptbahnhof für einen weiteren Versuch, die Strecke Gera über Gößnitz nach Glauchau zu befahren.

Zunächst brachte uns der RE 3083 (612 979) über Neuhaus und Bayreuth sicher nach Hof. Der Anschluß in Hof zur Mitteldeutschen Regiobahn klappte dieses Mal und so kamen wir sicher mit RE3 (74035, 1440 330/207) zu unserem nächsten Etappenziel, dem oberen Bahnhof in Plauen. Dort wechselten wir das Verkehrsmittel.

Mit der Straßenbahn fuhren wir zum neuen Haltepunkt Plauen Mitte. Die dortige Ampelsteuerung zur Überquerung der Straße erwies sich als sehr eigenwillig.

Erst nachdem alle Teilnehmer bereits am Bahnsteig waren, wechselte sie für die Fußgänger auf Grün.

Über die landschaftlich reizvolle Elstertal- bahn brachte uns der Regio-Shuttle VT 64 (650 564) der Vogtlandbahn sicher nach Gera.

Im von der vorherigen Fahrt bekannten PAULANER-Wirtshaus Gera legten wir dann unsere Mittagspause ein.

Nachdem alle gestärkt am Bahnhof einge- troffen waren, konnte nun die Etappe nach Glauchau angetreten werden. RE 3661 (612 031) fuhr uns über Gößnitz und Merane nach Glauchau.



Beim Umsteigen in Glauchau fotografierte Bernhard Mrugalla den 1440 838 der MRB. Mit einem Schwesterfahrzeug fuhr die NEF-Gruppe.

Auf altbekannten Wegen ging es nun wieder Richtung Nürn- berg, zunächst mit RE 74072 (1440 833/817) über Zwickau nach Hof.

Dort wechselten wir in den RE 3090 (612 482), der uns über Bayreuth wieder nach Nürnberg brachte. Pünktlich und zufrieden, da nun beim dritten Versuch das Ziel der Begierde erfolgreich be- fahren worden war, erreichten wir wieder unseren Startpunkt.

Auch der Wettergott spielte die- ses Mal wieder mit. 

Nebenbahnen in Unterfranken

Am 18. Mai 2019 starteten in Nürnberg Hbf 11 Eisenbahnfreunde zur Erkundung der unterfränkischen Nebenbahnen von Kahl (Main) nach Schöllkrippen und von Gemünden (Main) nach Ebenhausen (Unterfr).

von Raimund Scheder

Die Hinfahrt von Nürnberg nach Kahl (Main) erfolgte nicht auf direktem Weg nach Würzburg, sondern auf „Umwegen“. Mit der S-Bahn nach Ansbach und der Regionalbahn von Ansbach nach Würzburg Hbf wurden Bahnstrecken gewählt, die von Nürnberg aus nur selten befahren werden, um auf die Hauptstrecke nach Frankfurt am Main zu gelangen.

Von Würzburg aus erreichten wir mit einem Regionalexpress durch den Spessart und Aschaffenburg den Ausgangspunkt der Kahlgrundbahn in Kahl (Main).

Die Kahlgrundbahn, im Volksmund auch „Die Bembel“ genannt, ist eine 23 km lange Nebenbahn von Kahl (Main) nach Schöllkrippen in der Rhön, die im äußersten Nordwesten Bayerns unmittelbar an der Grenze zu Hessen liegt. Die Bahnstrecke wurde im Jahr 1898 in Betrieb genommen. Die Bevölkerung des Kahlgrunds ist weitgehend nach Hessen orientiert. Dies mag auch ein Grund für den relativ späten Bahnbau zu Ende des 19. Jahrhunderts gewesen sein, da das Königreich Bayern nicht unbedingt eine Bahnstrecke finanzieren wollte, damit seine Bürger in das Großherzogtum Hessen fahren können.

Die eingleisige und nicht elektrifizierte Strecke kann mit 80 km/h befahren werden. Die Züge der Kahlgrundbahn sind heute von

Schöllkrippen nach Hanau durchgebunden. Der Schienenverkehr wurde über Jahrzehnte von der Kahlgrund Eisenbahn AG (Konkurs 1951) und später von der Kahlgrund Verkehrs-GmbH (KVG) betrieben. Zuletzt wurden VT 81 (Hersteller: Waggon-Union Berlin) eingesetzt.

Ab dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 wurde der Verkehr ausschließlich von der Hessischen Landesbahn (HLB) durchgeführt, die nach einer von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund durchgeführten Ausschreibung im Jahr 2003 den Auftrag zur Bedienung der Kahlgrundbahn für die nächsten zehn Jahre erhalten hatte. Die HLB beschaffte für die Bedienung der Strecke sechs neue Diesellokomotiven des Typs Siemens Desiro Classic, die in der Werkstatt der HLB-Niederlassung



642 198/698 mit seiner „Bahnland Bayern“-Beklebung rollte hier in Kahl ein, um die Fahrtteilnehmer nach Schöllkrippen zu bringen.

Butzbach gewartet wurden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 übernahm die DB RegioNetz (Westfrankenbahn) bis Dezember 2027 den Zugverkehr auf der Strecke mit dem HLB-baugleichen Fahrzeugtyp Desiro (BR 642).

Die Infrastruktur (Gleise, Bahnhöfe) der Kahlgrundbahn gehört der in Schöllkrippen ansässigen Kahlgrund Verkehrs-GmbH (KVG), die bis zum Dezember 2005 auch den Bahnbetrieb durchgeführt hat. Die KVG wurde 1952 als Auffanggesellschaft der in Konkurs geratenen Kahlgrund-Eisenbahn AG (KEAG) gegründet und führt seit dem Verlust ihres SPNV-Auftrags nur noch Omnibusverkehr in der Region durch. In Schöllkrippen besteht eine Schienenfahrzeugwerkstatt, die an die Westfrankenbahn verpachtet ist.

Die KVG hat 1997 mit einer umfassenden Attraktivitätssteigerung ihrer Stammstrecke begonnen. So wurde der Fahrweg erneuert

und zwischen Alzenau Nord und Kahl Kopp/Heide die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h erhöht. Die Stationen wurden modernisiert und behindertengerecht ausgestattet sowie viele Bahnübergänge technisch gesichert. Die Zwischenbahnhöfe sind mit Rückfallweichen sowie speziellen Lichtsignalen einer Sonderbauart von ADtranz versehen.

Weiterhin wurden an den Stationen elektronische Fahrgastinformationssysteme installiert, sodass die Kahlgrundbahn über eine gut ausgebaute Infrastruktur verfügt. Bei 14 bedienten Stationen auf 23 Kilometern liegt der durchschnittliche Haltestellenabstand bei rund 1,6 Kilometern. Die Fahrtzeit für die circa 30 Kilometer von Schöllkrippen nach Hanau beträgt circa 50 Minuten, was einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 36 km/h entspricht.

Nach dem Mittagessen in Schöllkrippen ging es mit der Kahlgrundbahn zurück nach



In Schöllkrippen stellten sich die Fahrtteilnehmerinnen und Fahrtteilnehmer neben dem 642 198/698 für ein Gruppenbild am Bahnsteig auf.



Kahl (Main) und weiter mit einem Regionalexpress nach Gemünden (Main) zur Bahnstrecke Gemünden (Main) – Ebenhausen (Unterfr.).

Die Bahnstrecke Gemünden–Ebenhausen ist eine rund 56,3 Kilometer lange, eingleisige und nicht elektrifizierte Bahnstrecke im nördlichen Unterfranken. Sie führt von Gemünden (Main) über Hammelburg und Bad Kissingen nach Ebenhausen (Unterfr.) und folgt dabei größtenteils der Fränkischen Saale. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h.



Eine bunte 642-Vielfalt mit und ohne Werbebeklebung gab es in Schöllkrippen zu bestaunen.

Den ersten Anschluss an das Eisenbahnnetz erhielt die Kurstadt Bad Kissingen am 9. Oktober 1871 mittels einer rund zwanzig Kilometer langen Stichbahn von Schweinfurt aus, nachdem Bemühungen um eine durchgehende Strecke von Gemünden (Main) nach Meiningen gescheitert waren. Für eine Eisenbahnerschließung des Saaletals sah man seitdem nur wenig Hoffnung, dennoch konnte am 1. Juli 1884 durch die Bayerische Staatsbahn eine zweite Stichbahn von Gemünden am Main nach Hammelburg eröffnet werden. Nach vierzig Jahren, am 15. April 1924, konnte schließlich der Lückenschluss zwischen Hammelburg und Bad Kissingen in Betrieb gehen.

Die Bahnstrecke wird seit 2004 von der Erfurter Bahn betrieben, die dort Regio Shuttle RS 1 von Stadler einsetzt. Die Züge der Erfurter Bahn fahren dabei von Gemünden (Main) bis Schweinfurt Stadt durch. Die Strecke wird auch von DB Regio in der Relation Würzburg – Bad Kissingen mit Triebwa-

gen der Baureihe 612 befahren. Güterverkehr wird mit der BR 294 bedient. Überwiegend wird Holz transportiert. Gelegentlich verkehren auch Militärzüge.

Wir nutzten die Erfurter Bahn bis Schweinfurt Hbf, um von dort mit einem Regionalexpress entlang des Mains nach Bamberg zu fahren. Ab Bamberg ging es dann mit einem Regionalexpress zurück nach Nürnberg. 🚩



In Bad Kissingen trafen sich VT 21, den die NEFler ab Gemünden nutzen, und VT 07 der EIB. Fotos (4): Bernhard Mrugalla



Nebenbahnen in Mittelfranken und Schwaben

Anlässlich der Landesgartenschau in Wassertrüdingen wird die seit 1995 nicht mehr mit planmäßigen Reisezügen befahrene Strecke von Gunzenhausen am Wochenende von der DB mit REs befahren.

von Klaus Probst

So starteten am Sonntag, dem 23. Juni 2019, 20 Eisenbahnfreunde/-innen mit dem RE 58641, gebildet aus 648 316/315, vom Nürnberger Hauptbahnhof. In Pleinfeld wechselte der Zug auf die Seenlandbahn nach Gunzenhausen. Von hier befuhren wir dann den lange Zeit planmäßig nicht mehr befahrenen Abschnitt nach Wassertrüdingen. Hier wechselte die Gruppe auf eine Schienenbusgarnitur der Bayernbahn (798 522 + 998 724) zum nächsten Etappenziel Nördlingen.

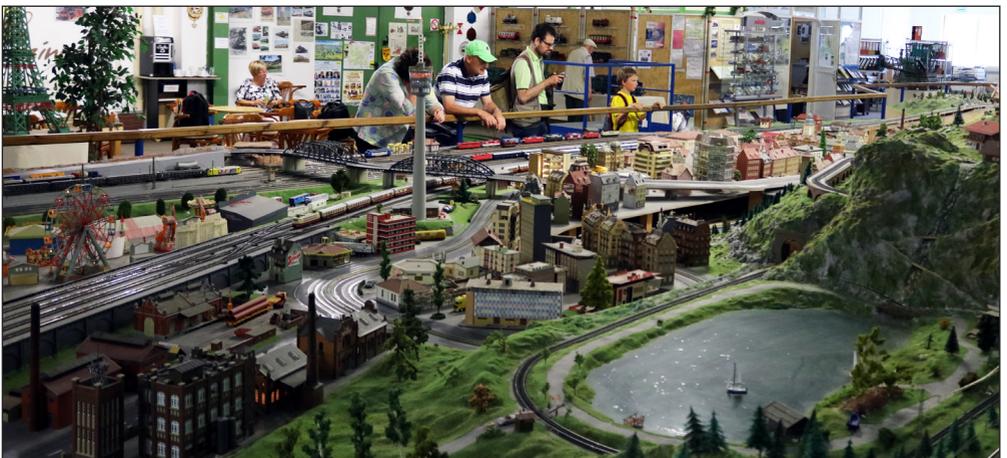
Den rund dreistündigen Aufenthalt nutzten einige zum Besuch des Bayerischen Eisenbahnmuseums, während andere die Gelegenheit zum Besuch der historischen Altstadt oder zur Einkehr in einer Gaststätte nutzten.

Von Nördlingen ging es nun wieder mit der DB auf die Reise nach Donauwörth

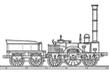
(RB 57138, 440 047). Von dort ging es mit 440 027 als RE 57146 weiter nach Treuchtlingen.

Hier war der Besuch des Modelleisenbahn Miniaturlands vorgesehen, da dies vermutlich Ende Oktober schließen muß. Der Erbauer der Anlage erklärte uns u.a. die Entstehung, Historie und Details der Anlage. Daneben finden sich in der Halle einige Modelle, welche aus Metallbaukästen erstellt wurden, so einen Braunkohlebagger, den Eiffelturm und eine Do X. Desweiteren sind zwei anderorts abgebaute Anlagen zu besichtigen.

Die Rückreise nach Nürnberg traten wir mit einer Twindex-Garnitur mit den Triebköpfen 445 082/078 an. Pünktlich erreichten wir wieder unseren Ausgangspunkt, den Hauptbahnhof Nürnberg. 



Bei der Besichtigung des Treuchtlinger „Miniaturlands“ war auch ein Blick hinter die Kullissen möglich. Michael Mru-galla nutzte die Gelegenheit und fotografierte von dort aus Richtung Publikum.



Rüstiger Rentner ...

Einen alten Bekannten konnten Eisenbahnfreunde am 29. Dezember 2018 in Schaftlach in Augenschein nehmen. Am Nachbarbahnsteig wartete der VT 27 der Tegernseebahn auf Fahrgäste.

von Michael Mrugalla

Der frisch restaurierte Triebwagen hat eine lange „Karriere“ hinter sich, die auch äußerst abwechslungsreich war. Lange Zeit war er im Bayerischen Wald zu Hause. Danach nutzte die Dortmunder Eisenbahn das Fahrzeug.

Nun beginnt für ihn ein weiteres, hoffentlich interessantes Kapitel am Tegernsee. Dort steht er für Sonderfahrten zur Verfügung.

Rund 3.000 ehrenamtliche Arbeitsstunden in den zurückliegenden drei Jahren in der Werkstatt am Bahnhof Tegernsee waren nötig, um den betagten Triebwagen wieder auf Vordermann zu bringen und ihm neuen Glanz

zu verleihen. Entstanden ist ein Schmuckstück, das sowohl für Fahrgastfahrten, private Sonderfahrten als auch als Schulungs- und Konferenzraum genutzt werden kann.

Der Triebwagen wurde 1938 von der Dessauer Waggonfabrik AG für die Memelländische Eisenbahnverwaltung als Teil der litauischen Staatsbahn gebaut. Auf den Druck der damaligen deutschen Reichsregierung musste Litauen das Memelgebiet am 22. März 1939 wieder an das Deutsche Reich abtreten. Somit wurde der Triebwagen Teil der Deutschen Reichsbahn.



Am 9. Juni 2019 war der VT 27 am Bahnhof Tegernsee abgestellt. Michael Mrugalla war mit seiner Kamera vor Ort und verewigte den schönen Triebwagen auf seiner Speicherkarte.



Über die Lausitzer Eisenbahn, die in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert wurde, kaufte die Regentalbahn AG (RAG) am 15. Oktober 1944 den Triebwagen. Zunächst als VT 03, später als VT 13 eingereiht, verkehrte er Jahrzehnte lang hauptsächlich auf seiner „Stammstrecke“ zwischen Blaubach und Viechtach. Mit der Stilllegung der Strecke im Jahr 1991 war der VT 13 bei der Regentalbahn arbeitslos geworden.

1993 wurde er an die Dortmunder Eisenbahn GmbH (DE) abgegeben und dort als VT 1 geführt. Diese nutzte den Triebwagen zur Bereisung des großmaschigen nichtöffentlichen Schienennetzes. In dieser Zeit wurden einige Veränderungen vor allem an der Inneneinrichtung unternommen, die Toilette wurde ausgebaut.

Im April 2016 übernahm die Tegernseebahn das seit 2005 abgestellte Fahrzeug und begann mit der Aufarbeitung. 

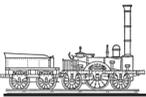
Technische Daten:

info!

Baujahr:	1938
Hersteller:	Dessauer Waggonfabrik AG 1944: Überarbeitung bei Gebrüder Credé & Co, Kassel
Leistung:	175 PS bei 1.550 U/Min.
Getriebe:	Turbogetriebe T 211 r, Voith Getriebe KG,
LüP:	15,14 m
Breite:	3,19 m
Achsstand:	8,0 m
Leergewicht:	19,43 t
vmax	50 km/h
Bremse:	Handspindelbremse Druckluftbremse einlösig
Brennstoffbehälter:	150 l + 10 % Reserve
Zugsicherung:	PZB 90
Zugfunk:	Mesa 23
Sifa:	zeitabhängig



Im damals noch schönen Bahnhof Blaubach wartete der damalige VT 13 der Regentalbahn auf den Anschlusszug und Fahrgäste Richtung Viechtach. Bernhard Mrugalla hat von dieser Szene mehrere Dias in seinem Archiv.



26.01.2018

Das traditionelle NEF-Quiz moderierte Jürgen Prem als Vorjahressieger im Vereinslokal. Sieger des NEF-Quiz wurde Fritz Ferstl.

17.02.2018

Vormittag:

Besichtigung „Modelleisenbahnanlage Omaha“

Besichtigung, Vorführung und Erläuterung der „Modelleisenbahnanlage Omaha“ im Spielzeugmuseum Nürnberg.



Die interessante Anlage im Spielzeugmuseum hielt Klaus Probst für uns im Bild fest.

Nachmittag:

Mitgliederversammlung

Die jährliche Mitgliederversammlung fand erstmals in der Gaststätte „Grüne Au / Zum Breznwirt“ in Nürnberg, Ziegelsteinstr. 195 statt.

Bericht der Vorstandschaft, Jahresrückblick mit Lichtbildern über die Veranstaltungen und Exkursionen des Jahres 2017, Ehrung langjähriger Vereinsmitglieder. Bericht des 1. und 2. Kassiers sowie der Kassenprüfer über die Entwicklung der Vereinsfinanzen im Jahr 2017. Entlastung der Vorstandschaft.

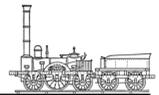
Neuwahl der Vorstandschaft. Die bisherige Vorstandschaft wurde in ihren Ämtern bestätigt. Für den Beisitzerposten Waggonwart konnte leider kein Kandidat gefunden werden. Neuwahl und Bestätigung der Kassenprüfer.

23.02.2018

Wolfgang Walper zeigte Bilder von Eisen- und Straßenbahnen in Wien, Bratislava und Budapest.

23.03.2018

Laut Programmankündigung sollte Leonhard Kiesel historische Eisenbahnfilme zeigen. Er war jedoch verhindert, deshalb sprang Klaus Probst spontan mit Eisenbahnbildern aus Deutschland und England ein.



31.03.2018

Waggonpflegetag am Vereinsgrundstück rund um unseren Salonwagen.

Gemeinsam gegen die Laubmassen – das war die Devise bei Waggonpflegetag im März 2018.



07.04.2018

Ticket-Tour 197

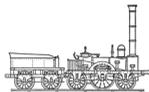
Durch Franken, Sachsen und Thüringen

Die ursprüngliche Planung sah vor, mit RE von Nürnberg nach Hof zu fahren. Hier sollte es dann mit dem RE Richtung Dresden bis Glauchau (Sachs) und weiter über Meerane und Gößnitz nach Gera gehen.

Der RE nach Dresden fiel jedoch in Hof kurzfristig und ersatzlos aus. Stattdessen fuhren wir kurzentschlossen von Hof mit der Erfurter Bahn über Mehtheuer, Zeulenroda und Weida direkt nach Gera. Gera wurde deshalb eine Stunde früher als geplant erreicht. Diese Zeit nutzten wir zu einer Fahrt mit der Straßenbahnlinie 1 zu ihren Endhaltestellen Zwötzen und Unternhaus. Mittagspause in Gera. Die Rückfahrt nach Nürnberg erfolgte mit der Erfurter Bahn nach Jena-Göschwitz und weiter mit dem Franken-Thüringen-Express über Saalfeld, Lichtenfels und Bamberg.

Bei der Bereisung des Straßenbahnnetzes in Gera hatte Bernhard Mrugalla seine Kamera dabei.





27.04.2018

Matthias Maier berichtete in einem Bildervortrag über Planung, Bau und Betrieb der Diesellokomotive V 200.

05.05.2018

NEF-Exkursion 401

**Sonderzug „Kuckucksbähnel“
und Besuch des DGEG-Museums in Neustadt (Weinstr)**

Mit IC von Nürnberg nach Frankfurt (Main). Dieser IC wurde wegen Bauarbeiten im Bereich der Strecke Aschaffenburg – Frankfurt (Main) ab Aschaffenburg über Dieburg und Darmstadt umgeleitet. Ab Frankfurt (Main) mit ICE nach Mannheim und von dort mit RE nach Neustadt (Weinstr).

Führung und Imbiss im DGEG-Museum Neustadt (Weinstr). Fahrt im historischen Sonderzug mit der Dampflok „Speyerbach“ des DGEG-Museums Neustadt (Weinstr) über Lambrecht nach Elmstein und zurück.

Der Besuch im DGEG-Museum und die Fahrt im historischen Sonderzug wurde dem Verein von unserem Mitglied Dr. Jürgen Zekeli anlässlich seines 25-jährigen Vereinsjubiläums gespendet.

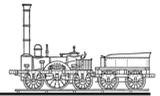
Die Rückfahrt nach Nürnberg ging zunächst mit RE von Neustadt (Weinstr) nach Mannheim und von dort mit ICE nach Frankfurt (Main) und weiter mit IC mit Umleitung über Darmstadt nach Nürnberg.



Im Bahnhof Elmstein fotografierte Michael Mrugalla den NEF-Sonderzug.

25.05.2018

Bildervortrag von Klaus Probst über eine Veranstaltung zum Thema historische Dampftraktion auf Schiene und Straße in Südeuropa.



24.06.2018

Ticket-Tour Nr. 198

Oberfränkische Steigerwaldbahn Strullendorf – Schlüsselfeld

Mit RE von Nürnberg nach Bamberg. Umstieg in die Schienenbusgarnitur der Wisentatalbahn. Fahrt mit dem Schienenbus von Bamberg über Strullendorf nach Schlüsselfeld. Mittagessen und Besichtigung der kleinen Fahrzeugausstellung in Schlüsselfeld.

Rückfahrt mit dem Schienenbus nach Bamberg. Von dort mit RE nach Nürnberg, der jedoch wegen großer Verspätung bereits in Fürth endete.



Otwin Krause verewigte in Bamberg den Sonderzug der Wisentatalbahn.

29.06.2018

Der Weiße Fleck:

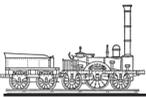
Mitglieder zeigten kurze Beiträge über Bahnen in Deutschland und dem Ausland. Beteiligt waren: Johannes Füngers (Straßenunterhalt bei der DFS, Bahnstrecke Spalt – Georgensgmünd, Deutsche Lokomotiven in Portugal; Jürgen Prem (Bilder aus dem DB-Museum Koblenz); NEF (Der Nürnberger Hauptbahnhof vor 50 Jahren, Rumänische Waldbahn Oberwischau).

07.07.2018

Gemeinsames Sommerfest der Partnervereine Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. und Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V. rund um den Salonwagen VT 10 551 am Bf Nürnberg-Stein

27.07.2018

Heiner Baumann zeigte Bilder von der Schnellzuglok BR 103.



Der Eröffnungsrede des Sommerfests im Jahr 2018 wohnte Michael Mrugalla mit seiner Kamera bei.



11.08.2018

Ticket-Tour Nr. 199

Über die Südbahn nach Lindau am Bodensee

Bereisung der vor der Elektrifizierung stehenden Bahnstrecken Ulm – Friedrichshafen und Friedrichshafen – Lindau.

Mit RB von Nürnberg nach Treuchtlingen, weiter mit RE nach Donauwörth und von dort mit agilis nach Ulm. Mit RE über die Südbahn nach Friedrichshafen und weiter über die Bodenseegürtelbahn nach Lindau.

Mittagessen in Lindau. Rückfahrt nach Nürnberg mit RE über Friedrichshafen nach Ulm. Von dort mit RE (BR 628) über die Brenzbahn nach Crailsheim und weiter mit RE nach Nürnberg.

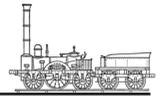
20.-24.09.2018

Geplant: Mehrtagesfahrt nach Dresden und Umgebung mit Besuch der Lößnitzgrund-, Weißeritz- und Kirnitzschalbahn, Dampfschiffahrt, sowie der Schmalspurbahn Zittau – Jonsdorf / Oybin

Diese Exkursion musste wegen mangelnder Teilnehmerzahl abgesagt werden.

28.09.2018

Klaus Probst zeigte Bilder von der NEF-Exkursion in die Schweiz 2017.



29.09.2018

Besuch der Eisenbahnfreunde Kassel e. V.

Die Eisenbahnfreunde Kassel e. V. besichtigten mit ihrem Vorsitzenden Volker Credé und einer Delegation den Salonwagen VT 10 551i. Der NEF-Salonwagen wurde im Jahr 1956 von der Firma Wegmann in Kassel gebaut. Unter den Gästen befand sich auch der frühere persönlich haftende Gesellschafter der Firma Wegmann & Co Unternehmensholding KG, Herr Wolfgang Bode. Der Gedankenaustausch brachte dem NEF neue Erkenntnisse zum Bau des Salonwagens.



Dank Fernauslöser fand sich schließlich dieses Foto vom Besuch der Eisenbahnfreunde aus Kassel auf der Speicherkarte von Michael Mrugalla.

21.10.2018

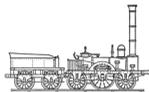
Ticket-Tour Nr. 200

Schienenbus-Sonderfahrt auf der Fuchstalbahn

Fahrt mit RE von Nürnberg Hbf nach Augsburg, weiter mit RE nach Landsberg (Lech). Fahrt auf der Fuchstalbahn, auf der sonst nur Güterverkehr stattfindet, von Landsberg (Lech) nach Schongau. Mittagessen in Schongau. Rückfahrt von Schongau mit dem Schienenbus nach Landsberg (Lech). Von dort mit RB nach Kaufering und weiter mit alex nach München. Von München Hbf mit RE nach Ingolstadt und über die Schnellfahrstrecke zurück nach Nürnberg Hbf.



Der Schienenbus in Landsberg war Bernhard Mrugalla eine Aufnahme wert.



26.10.2018

Leonhard Kiesel zeigte historische Eisenbahnfilme.

17.11.2018

NEF-Exkursion 402

Bierfahrt nach Bayreuth

Mit RE von Nürnberg nach Bayreuth. Rundgang durch die historische Innenstadt mit dem Bayreuther Bierkutscher. Mittagessen, anschließend Führung durch die historische Brauerei Maisel und Einkehr in Maisels Biererlebniswelt. Rückfahrt mit RE von Bayreuth nach Nürnberg.



Viel Interessantes erfuhren die Teilnehmer der Bierfahrt von den Bierkutschern. Michael Mrugalla war mit der Kamera zur Stelle.

23.11.2018

Reiner Gubitz berichtete in einem Bildervortrag über den Bau der S 2 im Stadtgebiet Nürnberg.

01.12.2018

Waggonpfegetag am Vereinsgrundstück rund um unseren Salonwagen.

26.12.2018

Weihnachtscafé im Salonwagen mit Glühwein, Kaffee, Plätzchen und Lebkuchen.

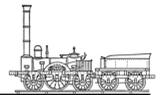
29.12.2018

Ticket-Tour Nr. 201

Jahresabschlussfahrt nach Bad Tölz

Mit RE von Nürnberg nach Ingolstadt und weiter mit RE nach München. Von dort mit der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) nach Bad Tölz.

Mittagessen in Bad Tölz. Mit BOB zurück nach München Hbf und von dort mit alex nach Schwandorf. Von Schwandorf mit RE nach Nürnberg Hbf.



Statistik

Im Salonwagen in Nürnberg-Stein fanden an 42 Freitagen jeweils Clubabende statt.

Die zehn Monatsveranstaltungen im Vereinslokal TSV Falkenheim wurden von insgesamt 144 Eisenbahnfreunden besucht (Vorjahr 156 Besucher).

An der Mitgliederversammlung am 17. Februar 2018 nahmen 39 Mitglieder teil.

Am Waggonpfegetag am 31.03.2018 beteiligten sich fünf Mitglieder und am Waggonpfegetag am 01.12.2018 vier Mitglieder.

Im Jahr 2018 erschienen zwei Ausgaben unserer Vereinszeitschrift NEF-Express sowie vier Ausgaben der Zeitschrift SCHIENE-aktuell, die den Vereinsmitgliedern übersandt wurden.

SCHIENE-aktuell unterrichtet über das regionale Bahngeschehen und enthält jeweils auch Beiträge der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V..

Vereinsmitglieder mit E-Mail Adresse wurden in der Regel monatlich mit aktuellen Mitteilungen und Publikationen befreundeter Eisenbahnvereine unterrichtet und auf Veranstaltungen hingewiesen.

An den zwei Exkursionen (Vorjahr 5 Exkursionen) und den fünf Ticket-Touren (Vorjahr 5 Ticket-Touren) beteiligten sich insgesamt 139 (Vorjahr 185) Vereinsmitglieder und Gäste. Dabei wurden 3.322 (Vorjahr 5.693) Eisenbahnkilometer zurückgelegt.

An der Besichtigung der Modelleisenbahn „Omaha“ im Spielzeugmuseum Nürnberg nahmen 29 Personen teil.

Am gemeinsamen Sommerfest von NEF und MEC nahmen rund 40 Personen teil.

Zum Weihnachtscafé am 26.12.2018 kamen 14 Personen.

Abschließend bedankt sich die Vorstandschaft bei allen Vereinsmitgliedern und Freunden, die durch ihre Mitwirkung und durch Tätigkeiten dem Wohl unseres Vereins gedient haben.

Zusammengestellt von Raimund Scheder



Bahnland Bayern. Petersaurach. Mittendrin: der 642 006/506 im „3-Löwen-Takt“-Design als RB 59049 von Wicklesgreuth nach Windsbach. Bernhard Mrugalla war am 11. März 2019 vor Ort und verewigte den aktuell in Nürnberg stationierten Triebwagen zur „blauen Stunde“.

Am 11. Juni 2019 war der Triebwagen 302 der Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) auf der Linie 5 unterwegs. Nahe der zu diesem Zeitpunkt gesperrten Station „Hauptbahnhof“ fotografierte Michael Mrugalla den eleganten Straßenbahnwagen vom Typ Flexity Outlook von Bombardier.



