

# NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



- NEF-Mehrtagesfahrt in die Schweiz
- Berichte von den NEF-Ausflügen nach Pilsen und nach Ulm
- Aktuelles aus der Region



Die Neutrassierung der griechischen Hauptmagistrale Athen – Thessaloniki ist nahezu abgeschlossen. Während zwischen Lianokladi und Bralos die Fernzüge nun durch den 9.038 m langen Kallidromon-Tunnel fahren, verbleibt auf der landschaftlich einmaligen Bergstrecke immerhin noch ein Personenzugpaar. Am 08.07.2019 überquert der aus drei Stadler-GTW 2/6 (OSE-BR 560 „Railbus“) bestehende Zug 1523 die Brücke bei km 208 zwischen Trachina und Asopos. Am selben Morgen fährt der IC 51, bespannt mit 120 024 in den neuen Trainose-Produktfarben, auf dem 2019 eröffneten Streckenabschnitt Domokos – Lianokladi.

Fotos (2): Walter Zick





## Egal, wie gut du fährst ...

*... Günni fährt Güter. Sie fragen sich, wer dieser Günni ist? Das kann ich Ihnen beantworten: 185 367. Am 20. September 2019 wurde „Günni Güterzug“ im DB-Museum den interessierten Massen präsentiert. Klaus Probst brachte uns ein Foto mit.*

von Michael Mrugalla

Die mit bunten Folien, bedruckt mit kindlich naiven Motiven, beklebte Lok ist einer der besten Freunde des „Kleinen ICE“. Dieser fährt, ähnlich fragwürdig gestaltet, seit Mitte 2019 durch unsere schöne Republik. Beide gehören zur „kleinen ICE-Familie“. Günni Güterzug, so der volle Name, repräsentiert die DB-Schienengüterverkehrstochter DB Cargo. Der Pressemitteilung der DB AG ist zu entnehmen: „Die kleine ICE-Familie wächst seit 2012 – das erste Familienmitglied war der „Kleine ICE“, seitdem kamen sieben weitere Figuren hinzu, die alle einen bestimmten Zugtyp verkörpern. Der „echte“ kleine ICE fährt seit Mitte dieses Jahres durch Deutschland und nun leistet ihm Günni Güterzug Gesellschaft. Im echten Leben ist Günni eine Bombardier Traxx2 – eine elektrische Lok für den mittelschweren Güter- und Personenverkehr mit 85 Tonnen Gewicht und einer Leistung von 5.600 kW.“



Besonders belobigt gehört, wer die Idee hatte, den Spruch „Egal, wie gut du fährst – Günni fährt Güter“ auf den Seiten großflächig aufzubringen. Nachdem jeder schon mehrfach über den Slogan gelacht hat, entdeckt ihn die Bahn für sich. Das ist genau das, was die Güterbahn unserer Gegenwart auszeichnet: Immer der Zeit hinterher.

Aber es bringt ja nichts, sich darüber aufzuregen. Die Herrschaften in der „Plüschetage“ werden es schon richten. Widmen wir uns lieber den angenehmeren Dingen. Vor Ihnen liegt eine neue Ausgabe des NEF-Express. Auf den folgenden Seiten können Sie interessante Berichte von zurückliegenden Exkursionen, Tickettouren und weiteren Veranstaltungen rund um unser Vereinsleben sowie auch private Reiseberichte lesen. Wir wünschen Ihnen dabei viel Spaß.

Kurz vor dem Jahresausklang möchten wir Ihnen noch ein frohes Weihnachtsfest, angenehme Feiertage und ein frohes und glückliches Jahr 2020 sowie natürlich viele schöne Stunden rund um unser gemeinsames Hobby wünschen.





## Zwischen zwei Zügen ..

- 3 Egal, wie gut du fährst ...

## Vereinsmeier

- 6 Sommerfest 2019
- 22 Waggonpflegetag II im Jahr 2019

## NEF on tour

- 7 Erkundungstour nach Pilsen
- 9 Schweizreise 2019
- 15 Reisebericht Tickettour zur Straßenbahn Ulm
- 17 Kultur und Kulinarik in Rothenburg ob der Tauber

## Aktuelles

- 33 Klimaschutzprogramm 2030: Was soll es der Bahn bringen?

## Eisenbahnfreunde unterwegs

- 23 Rundfahrt mit VGN-TagesTicket Plus Gesamttraum
- 25 Fahrt mit einem Bayern-Ticket 1. Klasse
- 28 Bahnhofsfest Putbus 15. und 16. Juni 2019

## Das Letzte

- 34 Kurioses zu Fahrpreis und Zuglauf

## Fahrplan

- 20 Veranstaltungskalender



Am Abend des 1. Oktober 2019 besuchte die NEF-Reisegruppe Arosa. Bernhard Mrugalla zückte dort die Kamera und fotografierte den Triebwagen 3505. Dabei handelt es sich um einen der 15 in den Jahren 2009 und 2010 bei Stadler beschafften „Allegra“-Triebzüge. Auf der Berninabahn zwischen St. Moritz und Tirano tragen die optisch ansprechenden Züge inzwischen die Hauptlast des Verkehrs. Aber auch auf den Strecken Chur – Arosa und Landquart – Davos – Filisur kommen sie planmäßig zum Einsatz.



Bewährte Diesellokomotiven im planmäßigen Güterzugdienst: Die in Nördlingen ansässige Bayernbahn GmbH erbringt diverse Güterzugleistungen. Eine davon ist der „Henkel-Zug“, der seit 2010 zwischen Wassertrüdingen und Langenfeld (Rheinland) pendelt. Während im Hauptlauf meist Elloks zum Einsatz kommen, obliegt die Traction zwischen Gunzenhausen und Wassertrüdingen der Bayernbahn-Diesellokflotte. Am 26. August 2019 konnte Bernhard Mrugalla die beiden Loks 362 888 und 362 848 beim nachmittäglichen Rangiergeschäft in Wassertrüdingen beobachten.

**Vereinsjubiläen**60 Jahre:

002	Baumann	Albert	06/1960
023	Firma Paul M.	Preiser	06/1960
024	Prem	Peter	06/1960
031	Ittner	Gerhard	07/1960
039	Krause	Otwin	09/1960

40 Jahre:

269	Montfort	Ulrich	01/1980
-----	----------	--------	---------

25 Jahre:

256	Jakob	Rainer	01/1995
357	Wegerer	Franz	01/1995
385	Fränkische Museumseisenbahn e. V.	Nürnberg	04/1995

**Neues Mitglied**

Wir begrüßen Lars Lechner als neues Mitglied in unserem Verein und wünschen ihm allzeit viel Freude und horizontenerweiternde Stunden in den Reihen der Nürnberger Eisenbahnfreunde.

**Falls Bedarf besteht:**

Heiratswillige können voraussichtlich ab Februar 2020 auch im DB-Museum heiraten. Der frühere „Wartesaal für Allerhöchste Herrschaften“ bietet künftig an ausgewählten Tagen (voraussichtlich ist die Anzahl der zur Verfügung stehenden Tage an einer Hand abzählbar) die entsprechende Kulisse für diesen Anlass.

Die Anmeldung wird über das Standesamt der Stadt Nürnberg organisiert. Für Reservierungen wenden Sie sich bitte an die Kasse des Rathauses, zu finden im Zimmer 401 am Hauptmarkt 18.

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](http://www.nef-online.de)

E-Mail: [nef@nef-online.de](mailto: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

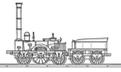
Druck: KDD Kompetenzzentrum Digital-Druck GmbH, Nürnberg

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.



## Sommerfest 2019

*Wie jedes Jahr stand natürlich auch im Jahr 2019 wieder ein Sommerfest rund um den Salonwagen auf dem Programm. Am 13. Juli fand es in inzwischen bewährter Weise zusammen mit unserem Partnerverein MEC Nürnberg statt.*

von Michael Mrugalla

Bei wieder einmal herrlichem Sommerwetter trafen sich zahlreiche Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde in gemütlicher Atmosphäre zum diesjährigen Sommerfest rund um unseren Salonwagen.

Neben dem obligatorischen Kuchenbuffet am Nachmittag – die leckeren Kuchen wurden wieder alle gespendet; an dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank an die „Bäckerinnen“ – gab es am Abend auch wieder allerlei Leckereien vom Grill.

Auch gegen den Durst war man gut gerüstet. Kaffee, Bier vom Fass und diverse alkoholfreie Getränke rundeten das reichhaltige Angebot ab.

Mit Anbruch der Dunkelheit ging wieder ein schönes Sommerfest zu Ende. Der anschließende Abbau ging dank zahlreicher helfender Hände auch recht schnell vonstatten. Auch hier noch einmal ein herzliches Dankeschön an all diejenigen, die bei Auf- und Abbau sowie beim „Festbetrieb“ geholfen haben. 🚩



Jörg Neumeier, 1. Vorsitzender des MEC Nürnberg, und Raimund Scheder, 1. Vorsitzender der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V., eröffneten zusammen das gemeinsame Sommerfest.  
Foto: Michael Mrugalla

## Erkundungstour nach Pilsen

*Am 10. August 2019 reisten 17 Eisenbahnfreunde mit der Ticket-Tour 205 zur Erkundung nach Pilsen.*

von Nikolaus Schönherr

Die Bayern-Böhmen-Ticket-Tour wurde kurzfristig als Ersatz für eine für den gleichen Tag lange geplante Ticket-Tour zur Straßenbahn nach Ulm organisiert, da in der Donaustadt baustellenbedingt im August der Straßenbahnbetrieb eingestellt wurde.

Pünktlich um 9.43 Uhr startet RE 3063 nach Schwandorf, bis Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg eskortiert von RE 3013 nach Neustadt/Waldnaab an der Zugspitze. 612 066 (mit dem führenden 612 155) bietet viel Platz für uns, viel mehr als im gut ausgelasteten ALX 355 nach Praha hl. n., der in Schwandorf mit Zuglok 223 061 auf uns wartet. Schon bald erhält unser Zug in Wackersdorf sechs Minuten Verspätung durch einen Betriebs halt zum Zweck der Kreuzung mit dem verspäteten Gegenzug ALX 360 nach München. Dort halten schon seit 1984 planmäßig keine Reisezüge mehr. Weitere zwölf Minuten Verspätung erhalten wir bei Streckenkilometer 169 am Einfahrsignal im Wald vor Domazlice Mesto (früher Taus Stadt). Offensichtlich befindet sich im vor uns liegenden Streckenabschnitt noch ein anderer Zug. Endlich geht es weiter und wir hören die Achtungssignale vor den unbeschränkten Bahnübergängen bei Domazlice Mesto, bevor wir in Domazlice (ehemals Taus) an dem sehr schmalen Bahnsteig neben einem gerade vor uns eingefahrenen Sonderzug aus Furth im Wald mit Dampflokomotive 935 0115 zum Halten kommen. Im Bahnhof sieht man auch die tschechische BR 844 mit

der Beschriftung „Regio Shark“ sowie die BR 810 „Regio Mouse“ abgestellt.

Wegen unserer Verspätung warten bei zwei Kreuzungen zuerst im Bahnhof Blizejov ein verspäteter ALX-Gegenzug nach München auf uns und dann im Bahnhof Nyrany ein tschechischer Reisezug nach Domazlice, gezogen von zwei „Taucherbrillen“ der Baureihe 750/753.

In unserem Zielbahnhof Pilsen Hbf (Plzen hl. n.) haben wir eine etwa dreistündige Pause, die mit einem gemeinsamem Mittagessen im Svejek-Restaurant beginnt und dann noch Raum für die Besichtigung der Altstadt oder für die Beobachtung der Pilsener Straßenbahnen (drei Linien) und der zahlreichen Trolleybusse (neun Linien) sowie für einen Foto-Streifzug über den Pilsener Hauptbahnhof lässt.



*Der Wagen 326 der Straßenbahn Pilsen war am 10. August 2019 auf der Linie 2 unterwegs. Nikolaus Schönherr hielt das für uns fest.*



Hinter dem Wagen 345 verbirgt sich – auch wenn man das kaum noch erkennt – ein modernisierter Tatra T3. Foto: Nikolaus Schönherr

Um 16.05 Uhr soll unsere Rückfahrt mit EX 556 nach Cheb (Eger) beginnen. Unser Abfahrtsgleis wird erst kurz vorher auf einer Anzeigetafel bekanntgegeben. EX 556 kommt mit Zuglok 362 068 aus Prag und startet in Pilsen letztlich mit acht Minuten Verspätung. Leider können wir die tschechischen Durchsagen im Zug nicht verstehen. Am dritten Halt Plana u Marianske Lazne (Plan bei Marienbad) stoppt der Zug länger als gewöhn-

lich. Da wir wie im NEF üblich an der Zugspitze reisen, erfahren wir erst spät durch die vom Zugschluss durchlaufende Zugbegleiterin, dass die Zugfahrt heute hier endet und wir in einen Bus umsteigen sollen. In gebrochenem Deutsch erklärte sie uns auf Nachfrage: wegen eines Unfalls. Als wir am Bahnhofsvorplatz gleich vier Omnibusse für den Schienenersatzverkehr und Aufsichtspersonal als Umsteigehelfer sehen, wird uns klar, dass die Streckensperrung kein plötzliches Ereignis ist, sondern vermutlich im Zusammenhang mit einer Güterzug-Entgleisung einige Tage zuvor in Zusammenhang steht.

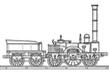
Im etwa 12 km entfernten Marienbad (Marianske Lazne) wartet am Hausbahnsteig Gleis 1 eine andere Garnitur mit der Beschilderung EX 556 und Zuglok 362 115, die statt um 17.07 Uhr erst mit den SEV-Fahrgästen und 33 Minuten Verspätung abfährt und folglich statt um 17.26 Uhr erst um 17.59 Uhr in Cheb (Eger) eintrifft. Unser Anschlusszug RE 5290 nach Nürnberg ist da längst weg.



Klaus Probst war ebenfalls in Pilsen vor Ort und brachte unter anderem dieses Bild mit. Es zeigt den Arbeitswagen 173.

Nach einer Pause bringt uns der Oberpfalzbahn-Triebwagen 1648 711 um 18.25 Uhr als Zug OPB 20883 nach Marktredwitz. In der Lautsprecherdurchsage wird er in Cheb zweisprachig mit der für den kurzen Zug überdimensioniert wirkenden Bezeichnung „internationaler Zug“ angekündigt.

Pünktlich in Marktredwitz geht es weiter mit RE 3426 nach Nürnberg Hbf. Unser 612 464 wird ab Pegnitz verstärkt durch einen zwei-



ten Zugteil mit 612 082 von Bayreuth Hbf. Mit einer Stunde Verspätung und interessan-

ten Eindrücken erreichen wir um 20.22 Uhr Nürnberg Hbf. 

## Schweizreise 2019

Wenn einer einer Reise macht, dann kann er was erzählen. Dies trifft besonders auf die diesjährige Mehrtagesfahrt in die Schweiz zu. Genau genommen war es ja eine Fahrt durch mehrere Länder.

von Klaus Probst

Am Morgen des 1. Oktober 2019 trafen sich fünf Eisenbahnfreunde/-innen am Hauptbahnhof in Nürnberg. Nach dem Verteilen der Reiseunterlagen begaben sich die Teilnehmer zum Zug der ersten Etappe. Dieser Zug war ein IC2 (IC 2162, Lok 147 567). Diese Garnituren bestehen aus einer Lok der Baureihe 147.5 und Doppelstockwagen. Da diese aus Nahverkehrswagen abgeleitet sind, tragen die Züge auch den Spitznahmen „Tepich-RE“. Diese Garnituren zeichneten sich bisher durch häufige Störungen und Ausfälle aus. So traten wir die Reise mit einer gewissen Skepsis an. Doch dazu später mehr.

In Ansbach stießen dann die restlichen Teilnehmer zur Gruppe, so konnte die Reise vollzählig fortgesetzt werden. In Stuttgart wurde die Fahrtrichtung gewechselt, dies ist eine der Fehlerquellen dieser Züge. Hier kam auch eine kleine Verpätung zustande, da mehrfache System-Neustarts erforderlich waren. Da der Übergang in Karlsruhe ca. 20 Minuten betragen sollte, waren die 10 Minuten noch nicht kritisch, zumal laut DB-App unser Anschlusszug mit einer Verspätung von 15 Minuten angesagt war.

Also bestiegen wir dort den ICE 291 (401 592) und belegten unsere reservierten Plätze in der

Hoffnung, um 15.22 Uhr an unserem Ziel Chur einzutreffen. Doch die Verspätung baute sich noch auf und so sollten uns die am Anfang der Reise befürchteten Bauchschmerzen doch noch ereilen. Denn es erfolgte die Durchsage, dass wegen der großen Verspätung der Zug in Basel SBB endet. So mussten wir dann ungeplant in Basel und später in Zürich umsteigen. Zuerst bestiegen wir dann den IR 36 nach Zürich. Dieser benutzt allerdings eine andere Route nach Zürich und folgt erst dem Rhein, um dann später über Brugg nach Zürich zu fahren. Dort mussten wir vom „Keller“ zu unserem Gleis an der Oberfläche wechseln.

Mit einem komfortablen Doppelstockzug (REX 3477, 511 024) setzten wir dann die



Der RABe 511 024 der S-Bahn Zürich brachte die NEF-Reisegruppe nach Chur. Bernhard Mrugalla fotografierte ihn in Zürich.



*Das im Text erwähnte Haus im Hundertwasserstil hat auch Jörg Freudenberger gesehen und für uns im Bild festgehalten.*

Fahrt zu unserem Ziel Chur fort, zuerst entlang des Südufers des Zürichsees mit Blick auf die sogenannte Goldküste. Dieser Abschnitt trägt diesen Spitznamen wegen der vielen Villen Gutbetuchter. Auf einem kurzen Abschnitt stieg eine Schulklasse zu, deren Plätze wir unwissentlich zum Teil belegt hatten. Doch die begleitende Lehrerin, die offensichtlich recht beliebt war, hatte das ganze gut im Griff; „setzt euch dorthin, wo

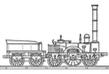


*Am nächsten Tag startete man in Chur bei eher mäßigem Wetter. Jörg Freudenberger fotografierte den Triebwagen 3509.*

Platz ist“. Die Klasse stieg nach gut 10 Minuten an der nächsten Station wieder aus. So konnten wir weiterhin die Aussicht auf den See bis Pfäffikon genießen. Dann wurde es langsam bergiger, denn die weitere Fahrt führte uns entlang des Südufers des Walensees wieder in Richtung Rhein. Bei Sargans erreichten wir dann das Rheintal, hier wird er dann Alpenrhein genannt, während er zwischen Bodensee und Basel Hochrhein genannt wird.

Ab Landquart begleiteten uns die Gleise der Rhätischen Bahn bis zu unserem Ziel in Chur. Da unsere verspätete Ankunft vorgemeldet war, konnten wir unser Gepäck problemlos zum geplanten Gepäcktransfer abgeben und mussten es nicht auf die Fahrt nach Arosa mitnehmen. Diese Fahrt traten wir dann eine Stunde später als geplant auf dem Bahnhofsvorplatz an. Dieser ist wie der gesamte Bahnhof umgestaltet.

Mit dem Triebzug (R1457, Tz 3505) setzten wir unsere Reise über den Langwieser Viadukt nach Arosa beruhigt fort. Durch die spätere Abfahrt wurde der Aufenthalt in Arosa auf ca. 30 Minuten verkürzt. Bei frischem Wetter konnte man den Arosener See genießen und das Haus, welches an drei Seiten im Hundertwasserstil gestaltet ist, sowie die Umgebung des Bahnhofs erkunden. Mit dem selben Triebzug 3505 erfolgte die Rückreise nach Chur. Von der Station Chur Stadt führte uns ein kurzer Fußweg zu unserem Hotel, welches direkt an der Ples-sur liegt. Nach der Zimmerverteilung gab es dann als Abendessen



ein 4-Gänge Menü. Dieses wurde allgemein gelobt und entschädigte doch etwas für den holprigen Beginn der Reise.

Leider zog das angekündigte schlechtere Wetter über Nacht weiter Richtung Süden. So begann der zweite Reisetag mit leichtem Regen. Da für uns in einem Panoramawagen reserviert war, konnten wir die Fahrt im Bernina-Express trotzdem genießen.

Zunächst zog uns Triebzug 3501, den wir am Vortag auf der Arosabahn gesichtet hatten, weiter am Alpenrhein entlang nach Reichenau-Tamins. Hier teilt sich die Strecke Richtung Disentis bzw. zur Albulabahn ins Engadin. Trotz wolkenverhangenem Himmel konnten wir die Fahrt auf der zum Weltkulturerbe ernannten Albulabahn genießen, da in unserem Waggon nur noch zwei weitere Fahrgäste mitfuhren. So konnte man sich richtig ausbreiten und ungestört fotografieren. Ab Thusis ging es nun etwas steiler bergauf und so erreichten wir nach Tiefencastel ein erstes Highlight der Albulabahn, den berühmten Landwasserviadukt kurz vor Filisur. Dort trifft die Strecke von Davos auf die Albulabahn.

Der nächste Höhepunkt folgte kurz darauf. Nach Bergün folgt der ebenso berühmte Aufstieg mit seinen Kehrschleifen und -tunneln nach Preda. Nach der Durchquerung des Albulatunnels erreichten wir das Engadin. Auch hier war der Himmel noch wolkenverhangen. Die Fahrt ging dann weiter über Samedan zum Systemtrennungsbahnhof Pontresina. Bisher fuhren wir unter 11 kV Wechselstrom, während es nun mit 1200 V Gleichspannung weitergeht. In Pontresina waren auch einige Bahndienstfahrzeuge im dortigen Depot zu sehen.



*Aus der „on-board-Perspektive“ nahm Klaus Probst die Fahrt über das Landwasserviadukt und die Einfahrt in den folgenden Tunnel auf.*

Zügig fuhr unser Zug dem Scheitelpunkt der Strecke entgegen, dabei überquerten wir die Wasserscheide zwischen Schwarzem Meer und Adria am Lago Bianco. An der Station Alp Grüm kam zu einem etwas längeren Aufenthalt. Dies gab uns Gelegenheit, sich im Restaurant zu versorgen und die Aussicht auf die Berge und unsere nächste Station Pontresina zu genießen. Auch konnte der Gegenzug während seines Aufstiegs zur Station fotografiert werden. Hier befindet sich auch die engste Kurve im Netz der RhB mit 45 m Radius. Ab hier gilt es ca. 1.600 Höhenmeter bis zum Ziel abzusteigen. Im ersten Abschnitt geht es in mehreren Serpentinaen mit max. 70 Promille Gefälle abwärts. Doch auch diese Fahrt sollte nicht ohne Panne verlaufen. Plötzlich wurde stark gebremst. Nach kurzer Zeit erfolgte die Durchsage, dass ein technisches Problem vorliegt. Doch nach einigen Minuten war das Bremsproblem behoben. Nach dem Halt in Poschiavo und der Vorbeifahrt am gleichnamigen See das weitere Highlight der Strecke, der Kreisviadukt von Brusio. Dort standen auch einige Fotografen, um unseren und andere Züge zu fotografieren. Selbst in der Geröllhalde auf der anderen Talseite wur-



den schon Fotografen gesichtet, der Schreiber dieser Zeilen eingeschlossen. Doch noch waren ja einige Höhenmeter zu überwinden. Langsam aber sicher kam das Ziel der Etappe Tirano in Reichweite. Nachdem wir in Chur bei regnerischem Wetter losgefahren waren, wurde das Wetter ab dem Pass immer besser und wegen der zunehmend geringeren Höhe auch immer wärmer. In Tirano waren es dann ca. 20° bei Sonnenschein. Wie die Arosabahn bietet auch diese Bahn Straßenbahnfeeling. In der Stadt Tirano fährt sie mitten über den Piazza Basilica. Die Endstation befindet sich direkt neben dem Bahnhof der FS. Die Berninabahn ist zusammen mit der Albulabahn Weltkulturerbe.

Nach Ankunft in Tirano machten wir uns auf den Weg zum Mittagessen. Der vorgeordnete Besitzer des Restaurants sagte, es sei kein Problem, unseren Bus zu erreichen. Dies sollte sich absolut bestätigen. Nach einigen Minuten nahm dann der Kellner die Bestellungen auf.

Nach kurzer Zeit kamen sowohl das Essen als auch die Getränke (in dieser Reihenfolge).



*Die Lok 161, eine von zwei 1911 beschafften Ge 2/2, machte sich in Tirano vor den Augen von Bernhard Mrugalla im Rangierdienst nützlich.*

Die knapp fünf Minuten Weg vorbei an anderen Restaurants, an denen man zum Eintritt animiert wurde, haben sich gelohnt. Doch jede Mittagspause hat ein Ende, denn wir wollten ja wieder zurück in die Schweiz nach Lugano. Am Bahnhof der FS warteten ja unsere Bernina-Express-Busse. Zunächst folgte die Route dem Tal der Adda. In jedem Dorf an den Berghängen konnte eine Kirche gesichtet werden und deren gab es viele. Auf dem Weg zum Comer See wurde eine Pause eingelegt. Der Weg am Westufer des Comer Sees führt durch zahlreiche Tunnels und die weitere Route zum Luganer See führte über zahlreiche Serpentinaen, durchaus zu vergleichen mit denen der Berninabahn. Weitere sollten in Lugano folgen, der Bahnhof liegt dort im oberen Teil der Stadt. Direkt am Bahnhof startet auch eine Standseilbahn und die Schmalspurbahn nach Ponte Tresa. Im Hotel wartete schon unser Gepäck auf uns. Nach der Zimmerverteilung blieb bis zum Abendessen noch Zeit zur Erkundung der Umgebung. Vom Hotel hatte man einen guten Blick auf Bahnhof und See.

Am dritten Tag der Reise stand eine weitere interessante Bahn auf dem Programm. Doch zunächst stand die S-Bahn Richtung Bellinzona auf dem Fahrplan. In Giubiasco war dann Umsteigen Richtung Locarno notwendig. Der Endbahnhof der Centovallibahn war bis 1990 auf dem Bahnhofsvorplatz. Nun startet die Bahn im Untergrund und unterquert die Innenstadt und nachdem die Bahn wieder über Tage war, konnten wir die wildromantische Natur des Centovalli und Vegetation genießen, da auch hier im Panoramateil des Triebzugs Plätze für uns reserviert waren. So wurde auch hier das eine oder andere



Mal der Auslöser des Fotoapparats betätigt. Allerdings baute sich dann leider wieder Verspätung auf, insbesondere durch Abwarten eines Gegenzugs kurz vor Domodossola.

Da zusätzlich auch ein Gleiswechsel unseres Anschlusszugs nur per italienischer Ansage mitgeteilt wurde, standen dann viel Reisende enttäuscht am Bahnsteig. Die Anzeige in der Unterführung hatten in der Hektik die meisten Reisenden wohl übersehen.

So blieb ungewollt Zeit, sich im Bahnhof zu stärken. Die Fahrt setzten wir dann mit einem Regionalzug der BLS Richtung Brig fort. Der freundliche Zugbegleiter gab uns auch Resieverbindungen, um unser Ziel Alpnachstad rechtzeitig zu erreichen. Nach der Durchquerung des Simplontunnels erreichten wir wieder die Schweiz. Langsam sank auch das Stressniveau wegen des verpassten Anschlusses in Domodossola, da der Anschluss in Brig auch problemlos funktionierte. Im Doppelstock-IC durchquerten wir den Lötschbergbasistunnel Richtung Bern. Auf Hinweis eines Mitreisenden wurde der gerade vorbeikommende Zugbegleiter angesprochen, wie man die geplante Reiseroute pünktlich fortsetzen könnte. Dieser Zug war ein ICE aus Deutschland und sollte sich nach Auskunft des Zugbegleiters zwischen Bern und Thun befinden und unser Zug pünktlich Spiez erreichen. So war der ursprüngliche Verlauf der Reise wieder in Reichweite. Die reservierten Plätze konnten in Ruhe eingenommen werden, um das nächste Etappenziel Interlaken-Ost zu erreichen.



Die Centovallibahn brachte die NEF-Gruppe nach Domodossola. Jörg freudenberger fotografierte für uns eine der Triebwagen.

Ein weiteres Mal wurde sowohl die Bahngesellschaft als auch die Spurweite gewechselt. In Interlaken wechselten wir zur meterspurigen Zentralbahn, die aus der Fusion der Brünigbahn der SBB und der Luzern-Stans-Engelbergbahn entstanden war. Die SBB ist nach wie vor der Haupteigner. Entlang des Briener Sees geht die Fahrt zunächst bis Meiringen. Nach dem Fahrtrichtungswechsel fährt sie mit Hilfe der Zahnstange hinauf zum Brünigpaß auf 1.002 m Höhe. Auch auf der



Die bekannte Zahnradbahn auf den Pilatus brachte die Teilnehmer zur letzten Übernachtung. Bernhard Mrugalla hatte die Kamera dabei.



Luzerner Seite benötigt der Zug die Hilfe der Zahnstange. Hier konnte man den Ausblick ebenfalls bei Sonnenschein genießen.

Da in Alpnachstad die RE-Züge nicht halten, musste in Sarnen nochmals umgestiegen werden. Die S-Bahn brachte uns pünktlich ans Ziel. So konnte der letzte Abschnitt unserer heutigen Reise pünktlich mit der steilsten Zahnradbahn der Welt in Angriff genommen werden. Das Hotel Pilatus Bellevue dürfte das höchstgelegene Hotel sein, welches der NEF bisher benutzt hat, es befindet sich in 2.132 m Höhe auf dem Pilatus Kulm. Das Gepäck wartete auch hier schon auf uns. Nachdem wir unsere Zimmer bezogen hatten, konnte man den herrlichen Ausblick und den späteren Sonnenuntergang in aller Ruhe genießen, da die letzte Zahnrad- und Seilbahn den Berg gegen 18 Uhr verlassen und sich somit nur noch die Gäste und das Personal der beiden Hotels auf dem Berg anzutreffen sind. Mit einem guten Abendessen endete ein ereignisreicher Tag.

Leider geht die schönste Reise auch zu Ende. Nach dem Frühstück konnten wir vor dem Ansturm der Touristen aus dem Tal den Son-



*Einen Blick auf Luzern aus der Seilbahn fing Klaus Probst für uns ein. Am rechten Bildrand ist der Bahnhof zu erahnen.*

nenaufgang und die Aussicht nochmals genießen. Den Berg verließen wir dann mit der Luftseilbahn mit einem Umstieg in Richtung Kriens. Leider war das Wetter nicht mehr so schön, aber es blieb trocken. Mit einem kurzen Fußmarsch erreichte die Gruppe die Haltestelle des Trolleybusses, welcher uns zum Bahnhof in Luzern brachte. Das Fahrzeug war dreiteilig. In Luzern war nochmals Gelegenheit, sich mit Proviant und Souvenirs einzudecken. Nach dem großen Brand war der Bahnhof umgestaltet worden und hat im Untergrund nun eine große Einkaufspassage.

Mit dem IC 21 (Tz 500 000) verließen wir dann Luzern und die Zentralschweiz in Richtung Basel. Dieses Mal führte uns die Reise über Olten, dort befindet sich die Zentralwerkstätte der SBB, durch den Hauenstein-tunnel nach Basel SBB. Dort wartete am Bahnsteig wieder unser Gepäck auf uns. Nach einem kleinen Spaziergang fast bis zum Bahnsteigende konnten wir es uns auf unseren Plätzen gemütlich machen (Doppelgarnitur ICE 3). Im sich zunehmend füllenden Zug fuhren wir dann zum Fernbahnhof des Flughafens Frankfurt. Hier war ein weiterer Zugwechsel angesagt, da unser Zug Köln als Ziel hatte. Daher wechselte wir in den ICE von Essen nach München. Die Platzreservierung für unser Gruppe erwies sich als Segen, da wegen des großen Reisendenandrangs einige Fahrgäste stehen mussten. Heute waren keine Störungen und wir erreichten Würzburg, wo uns einige Teilnehmer verließen, und Nürnberg ohne nennenswerte Verspätungen.

Leider ging diese erlebnisreiche Reise wie immer viel zu schnell zu Ende.



## Reisebericht Tickettour zur Straßenbahn Ulm

*Nachdem der erste Versuch zur Bereisung der neuen Straßenbahnstrecke wegen zeitweiliger Einstellung des Straßenbahnbetriebs kurzfristig abgesagt werden musste, erfolgte nun am 19.10.2019 der erneute Versuch.*

von Klaus Probst

So machten sich nun 10 Eisenbahnbegeisterte auf den Weg nach Ulm. Mit der DB fuhren wir zunächst über Treuchtlingen nach Donauwörth. Nachdem wir kurz vorher von Mittelfranken in den Regierungsbezirk Schwaben gewechselt waren, erfolgte nun auch ein Betreiberwechsel. Die weitere Reise erfolgte entlang der Donau mit Agilis. In Neuoffingen wechselten wir dann auf die zweigleisige Hauptstrecke München – Stuttgart, der wir dann bis zu unserem Ziel Ulm folgten.

Leider war uns das Wetter nicht wohlgesonnen, denn es regnete. So waren alle froh, nach kurzer Wartezeit die Straßenbahn besteigen zu können. Da in Ulm der Nahverkehr an Samstagen bis Dezember 2019 kostenlos ist, war sie gut besetzt. Der Weg führte uns nun mit der Linie 2 zum Schulzentrum auf dem Kuhberg. Auf diesem von der Stammstrecke der Linie 1 abzweigenden Neubauabschnitt fuhr mit teilweise abweichender Linienführung früher bereits eine Straßenbahn bis auf Höhe einer Kaserne, von der mittlerweile nur noch das Wirtschaftsgebäude vorhanden ist. Die heutige Strecke führt noch einige hundert Meter weiter bis an den Westrand des Schulzentrums. Beides kennt der Autor aus eigener Erfahrung. Der weitere Weg führte uns zum Ehinger Tor, einer großen Umsteigehaltestelle. Nun fuhren wir auf der Hauptstrecke zur Endhaltestelle in Söflingen. Die dor-

tige Wendeschleife ist als Blockumfahrung ausgeführt, während die anderen „normale“ Wendeschleifen sind. In Ulm kommen Einwegfahrzeuge vom Typ Combino und Avenio von Siemens zum Einsatz, welche alle Namen Ulmer Persönlichkeiten tragen, z.B. Albert Einstein, Albrecht Berblinger, Sophie Scholl.

Nach einer kurzen Pause ging es wieder Richtung Innenstadt. Das Ziel hieß Historisches Brauhaus Drei Kannen in der Nähe der Haltestelle Justizgebäude. Dort waren für unsere Gruppe Plätze reserviert. Nach dem Genuß schwäbischer Spezialitäten machte sich die Gruppe wieder auf den Weg. Mittlerweile hatte auch Petrus ein Einsehen und hatte den Regen abgestellt. So konnte nun der restliche Abschnitt der Linie 1 unter die Räder genommen werden. Ab der Donauhalle, dort ende-



*An der Endhaltestelle Böfingen (Ostpreußenweg) der Linie 1 verewigte Bernhard Mrugalla den Wagen 55, einen der neuen Avenios.*



An der nördlichen Endhaltestelle der Linie 2, Sciencepark II, wartete der Wagen 47 auf Fahrgäste Richtung Kuhberg.

te früher die Linie 1, ging es auf die Schwäbische Alb in den Stadtteil Böfingen. Durch diese Verlängerung verdoppelte sich damals die Streckenlänge. Auf der Rückfahrt wechselten wir am Theater wiederum in die Linie 2. Der zweite Neubaubchnitt hat als Ziel die sogenannte Wissenschaftsstadt ebenfalls auf der schwäbischen Alb, deren Höhen die Ulmer Innenstadt im Norden begrenzen. Zunächst überquert sie auf einer neuen Brücke



Einen der vier in Ulm vorhandenen Museumstriebwagen, der Wagen 1, konnte ebenfalls angetroffen werden. Fotos (2): Bernhard Mrugalla

die Bahngleise, um dann durch den Stadtteil Eselsberg weiter zum Ziel Sciencepark II zu fahren. Auf dem Weg befindet sich laut Aussage der Stadtwerke die höchstgelegene Straßenbahnhaltestelle Deutschlands auf über 600 m Höhe. Neben mehreren Krankenhäusern (BW, Reha, Uni) befindet sich dort unter anderem ein Forschungszentrum von Daimler. Dieses Gebiet wurde in den letzten Jahrzehnten massiv ausgebaut.

Nach der Rückkunft am Ulmer Hauptbahnhof blieb bis zur geplanten Abfahrt genügend Zeit, um den Bahnhof und die Innenstadt auf eigene Faust zu erkunden.

Durch die beiden Neubauäste von knapp 10 km Länge hat sich das Streckennetz wiederum fast verdoppelt auf knapp 20 km. Besonderes Interesse fand die Baustelle im Nordbereich des Ulmer Hauptbahnhofs. Dort beginnt die Abfahrt in den Tunnel der Neubaustrecke Richtung Stuttgart. Doch bis zur Inbetriebnahme wird wohl noch einiges Wasser die Donau hinab fließen.

Der Rückweg erfolgte über die selbe Route wie die Hinfahrt. Beide Anschlüsse klappten und so erreichten wir pünktlich wieder Nürnberg. 🚦

## Kultur und Kulinarik in Rothenburg ob der Tauber

*Am Morgen des 16. November 2019 trafen sich – wie üblich in der Osthalle des Nürnberger Hauptbahnhofs – elf Eisenbahnfreunde, um diese Reise anzutreten. Einige weitere Teilnehmer stiegen unterwegs zu und zum Schluss fanden sich achtzehn Erwachsene und vier Kinder in Rothenburg.*

von Wolfgang Schnek

Mit der S 4 , bestehend aus 442 249 und 442 749, ging es um 09.21 Uhr vom Gleis 22 nach Ansbach, das wir um 10.01 Uhr erreichten. Für den Autor dieser Zeilen ist Gleis 22 „gefühl“ schon kurz vor Ansbach – vom Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs aus betrachtet.

Die Doppelgarnitur 440 303 und 440 321 bildete die Regionalbahn 58110, Abfahrt 10.10 Uhr, die uns pünktlich mit zwei Zwischenstopps nach Steinach (bei Rothenburg ob der Tauber) brachte, das wir um 10.32 erreichten. 1961 wären es vier Zwischenhalte gewesen und der Personenzug hätte 36 bis 38 Minuten für die damals nicht elektrifizierte Strecke gebraucht.

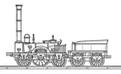
642 117 und 642 617 brachten uns als RB 58891, Abfahrt 10.36 Uhr, schließlich nach Rothenburg, Ankunft 10.50 Uhr. 1961 hätte es hier einen Halt mehr gegeben, zwei Stationen waren Bedarfshaltepunkte und die schnellste Schienenbusverbindung schaffte die Distanz auch damals in achtzehn Minuten.

Renate Steinbach vom Rothenburg Tourismus-Service empfing uns am Bahnhof zu einem rund 90-minütigen Stadtrundgang.

Durch das Rödertor betraten wir die Altstadt innerhalb der Stadtmauer. Röderbogen/Markusturm, Marktplatz, Rathaus, die St.-Jakobs-Kirche waren sehenswerte Objekte, bevor wir durch das Burgtor die innere Festungsanlage in den Burggarten verließen. Von hier hat man mehrere schöne Ausblicke auf das Taubertal einerseits und die Altstadt auf der anderen Seite. Durch ein weiteres Tor ging es wieder in die innere Altstadt und an der Franziskanerkirche vorbei zurück zum Marktplatz, dem Ende des Stadtrundgangs. Übrigens, wer den verteilten „Kleinen Stadt(ver)fürher – mit Stadtplan“ aufmerksam studiert, wird feststellen, dass es in der Altstadt innerhalb der Stadtmauer keine „Straßen“ gibt, sondern nur „Gassen“.



*Frau Steinbach (Bildmitte) holte die NEFler am Bahnhof ab und führte die Gruppe an interessante Stellen der kleinen Stadt.*



*Die Stadtführung brachte uns auch an die Stadtmauer, von der aus man einen guten Blick auf die Altstadt hat. Fotos (2) Michael Mrugalla*

Mich verwunderte die Bezeichnung „Hafengasse“, gibt es hier doch weit und breit keinen Hafen. Frau Steinbach klärte das Rätsel auf: Die Hafengasse kommt von dem regionalen Ausdruck „Häfner“, die regionale Bezeichnung für die Zunft der Töpfer und die von ihnen hergestellten Hafeneimer.

Von hier ging es zum „Plönlein“, das ist die Straße, in der das Weingut Glocke seinen Sitz hat. Dieses Weingut ist das südlichste Wein-



*Im urigen Gewölbe fand die interessante Verkostung der Weine statt. Claudia Mrugalla verewigte dieses Unterfangen.*

gut Frankens und der Tauber. In einem nicht mehr seiner ursprünglichen Bestimmung dienenden Weinkeller fand ab 13.00 Uhr eine Weinprobe statt.

Das Haus bietet Weinproben zu bestimmten Themen an: Das Thema unserer Weinprobe lautete „Historische Rebsorten“. Der Hausherr und Winzermeister, Herr Thürauf, verstand es, „fachlich und heiter“, so steht es auf der Homepage des Weingutes, die Weinprobe zu kommentieren.

Das Fahrtprogramm sah eine Rückfahrt um 16.06 Uhr (alternativ um 17.06 Uhr) vor. Aus der Abfahrt um 16.06 Uhr wurde (natürlich) nichts, denn als sich die Weinprobe dem Ende zuneigte, war es bereits nach 16.00 Uhr.

Die drei Stunden waren wie im Flug vergangen. Die Weinprobe wurde ergänzt durch einen Vesperteller mit verschiedenen fränkischen Wurst-, Schinken- und Käsespezialitäten. Die acht Rebsorten, aus denen die Weine, die wir verkosten durften, hergestellt

wurden, sind am Ende dieses Berichts noch einmal vermerkt für alle die Verkoster, die den ausgedruckten „Weinprobenplan“ nicht mitgenommen haben.

Nachdem noch der eine oder andere Einkauf im „Weinladen am Plönlein“ getätigt war, fanden sich die Bahnreisenden zur Abfahrt der RB 58904 um 17.06 Uhr wieder am Rothenburger Bahnhof ein. Es war dieselbe 642-Garnitur wie bei der Anreise.

Nach nur vier Minuten Umsteigezeit ging es mit RB 58125, gebildet



aus 440 821 und 440 303, nach Ansbach, wo wir um 17.44 Uhr ankamen.

Da in dieser Stunde in der Fahrplanlage des RE ein IC Karlsruhe – Nürnberg verkehrt, mussten wir auf die S 4 ausweichen. Die Garnitur, u. a. aus 442 250 und 442 750 bestehend, brachte uns als S 39467 nach Nürnberg Hbf. zurück, wo wir zwar ein bisschen später eintrafen, aber das hat offenbar niemanden gestört, weil der Grund für diese „Verspätung“ einfach nett war. 🚩



## Weinprobe

„Historische Rebsorten“

info!

- 2015 JT „Vitus“ - Blauer Elbling
- 2016 JT „Vitus“ - Süßschwarz
- 2016 JT „Vitus“ - Blauer Affenthaler
- 2017 Rotling von historischen Muskattrauben
- 2018 JT „Vitus“ - Kleinberger
- 2018 JT „Vitus“ - Adelfränkisch
- 2018 JT „Vitus“ - Muskatsylvaner/  
Vogelfränkisch/Ahorntraube
- 2018 Ippesheimer Herrschaftsberg  
Silvaner Trockenbeerenauslese

*Eine Illustration zur Weinfahrt von Emilie Schmiedeke*



Für die Rückfahrt von Rothenburg nach Steinach wurde wieder der an diesem Tag auf der Strecke eingeteilte 642 117/617 genutzt. Michael Mrugalla drückte vor der Abfahrt noch auf den Auslöser.



## 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.

## Januar:

3. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
10. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
17. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
24. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
31. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	NEF-Quiz 2020, moderiert vom Vorjahressieger Jürgen Prem

## Februar:

7. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
14. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
21. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
28. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Lars Lechner: Siemens-Stellwerke für die DR

## März:

6. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
7. Sa			Jahreshauptversammlung mit Vormittagsprogramm (derzeit noch offen)
13. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
27. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Wolfgang Walper: DDR – einst und jetzt

## April:

3. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
17. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
18. Sa		Tickettour	Straßenbahn in Mainz
24. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Reiner Gubitz: Der S-Bahnbau im Stadtgebiet Nürnberg – 2. Teil

## Mai:

8. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
15. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16. Sa		Exkursion	Besuch der Lokwelt in Freilassing
22. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
29. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Der weiße Fleck – Mitglieder zeigen Kurzbeiträge

## Juni:

5. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
12. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13. Sa		Exkursion	Besuch der Lokwelt in Freilassing
19. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Michael Mrugalla: Unser Salonwagen und seine Geschichte



## 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.

- 10.01. 19.30 Uhr Vortrag Jahresrückblick 2019
- 14.02. 19.30 Uhr Vortrag „Aus dem Nachlass des Archivars der Nürnberg-Fürther Straßenbahn“

[www.sfnbg.de](http://www.sfnbg.de)



## Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

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

Clubabende: jeweils montags, ab 19.30 Uhr  
außer an Feiertagen

Bauabende: jeweils ab 19.00 Uhr  
Dienstags oder Donnerstags

nähere Angaben entnehmen Sie bitte der Homepage  
des Modelleisenbahnclubs unter [www.mec.nuernberg.de](http://www.mec.nuernberg.de)

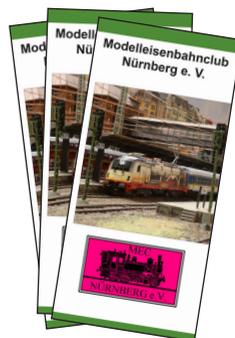
### Öffentliche Termine 2020:

Fahrtag: 06.01.2020 10:00 - 17:00 Uhr

Gäste sind jederzeit herzlich willkommen!

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

[www.mec-nuernberg.de](http://www.mec-nuernberg.de)



## 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](http://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](http://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.



## Waggonpflegetag II im Jahr 2019

*Der nächste Winter steht vor der Tür. Um die nötigen Vorkehrungen zu treffen, trafen sich am 30. November 2019 fünf fleißige Helfer am Vereinsgrundstück.*

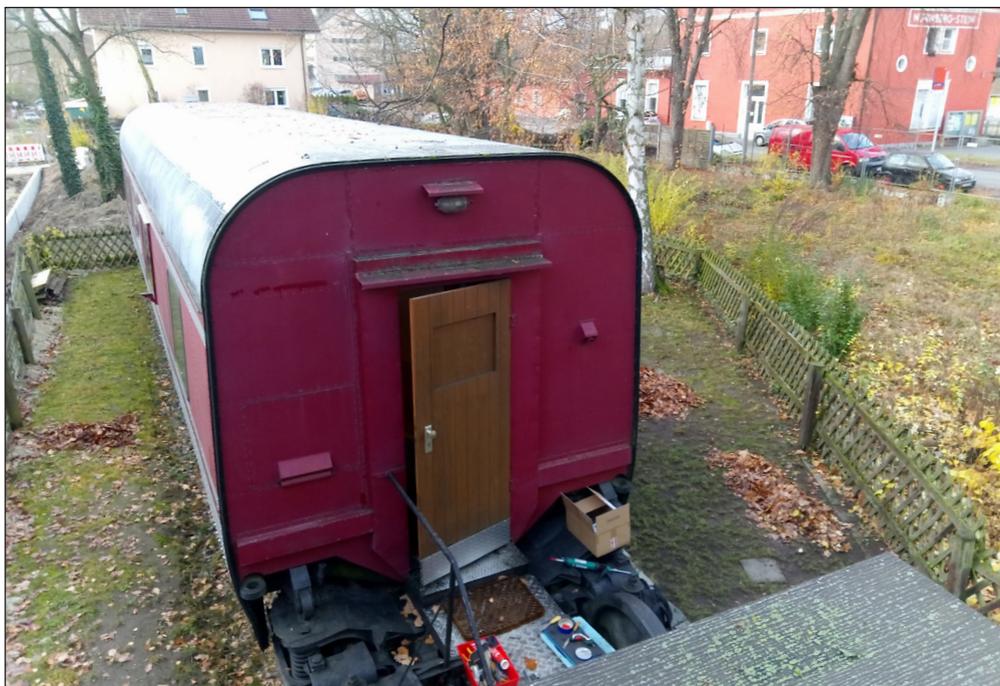
von Michael Mrugalla

Wie jedes Jahr galt es natürlich zunächst, die Wege und Grünflächen von Laub und Abfällen zu befreien. In routinierter Art wurde das Material zusammengekehrt und -gerecht und anschließend in dafür geeigneten Säcken für den Weitertransport zur Entsorgung gesammelt. Im Vergleich zu anderen Jahren waren deutlich weniger Eicheln als sonst zu finden.

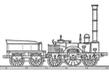
Eine weitere Aufgabe bestand darin, das Dach unseres Geräteschuppens in Augenschein zu nehmen und auf Beschädigungen zu untersuchen. Dort wird bei einem der nächsten „Pflegetage“ eine ordentliche Sa-

nierung notwendig sein, um den Fortbestand der Hütte sicherzustellen.

Nacharbeiten an der Eingangstür und das Kleinschneiden von Holzresten waren weitere Aufgaben, die es zu erledigen galt, ehe der Höhepunkt des Tages auf dem Programm stand, zu dem sich zwei weitere Gäste einfanden: die traditionelle Vesper. Diesmal gab es zweierlei Würste (Wiener und Weißwurst) mit Brezen und verschiedenen Senfpasten. Damit fand wiederum ein gelungener Waggonpflegetag seinen Ausklang. Vielen Dank an alle „Unterstützer“!



*Noch hält das Dach unseres Geräteschuppens. Michael Mrugalla zog dort seine Kamera mit Kommunikationsfunktion aus der Tasche und machte ein Foto von unserem Salonwagen aus einer nicht alltäglichen Perspektive.*



## Rundfahrt mit VGN-TagesTicket Plus Gesamtraum

*Ein am Samstag gültiges Ticket gilt auch am Sonntag desselben Wochenendes. Da ich wie immer bei den NEF-Veranstaltungen im Hotel Schwarzer Adler in Hersbruck nächtige und dieses Ticket für die Rothenburg-Tour erworben hatte, wollte ich die Gültigkeit am Sonntag, den 17.11.2019 entsprechend ausnutzen.*

von Wolfgang Schnek

Nach einem ausgiebigen fränkischen Frühstück, bei dem auch Prosecco auf dem Buffet steht, startete ich um 11.21 Uhr in Hersbruck r. d. Pegnitz mit RB 58514, bestehend aus 622 054 und 546 [Die Redaktion bezweifelt diese Angabe; einen 622 054 gibt es bei der „Mittelfrankenbahn“ nicht. Vermutlich war es die Einheit 622 046/546.], nach Nürnberg Hbf. Es folgte ein Besuch im Presseshop, früher hieß das Bahnhofsbuchhandlung, und im Reisezentrum. Obwohl das neue Fahrplanjahr, das am 15.12.2019 beginnt, weniger als einen Monat in der Zukunft lag, gab es noch kein Bayern-Kursbuch und die Dame im Reisezentrum konnte mir noch nicht einmal sagen, ob es wieder eines geben wird.

Um 13.00 Uhr fuhr ich nach langer Zeit wieder einmal mit der U1 auf dem südlichen Linienast nach Langwasser Süd, das um 13.16 Uhr erreicht wurde. Die Garnitur bestand aus den Triebwagen 489+490 und 511+512. Vor Ort erkundete ich meine weiteren Reisemöglichkeiten, wenn man eine Rückfahrt mit der U1 nicht in Betracht zieht. Es bot sich eine Fahrt mit dem Bus der Linie 59 um 13.33 Uhr zum S-Bahnhof Fischbach an.

Bevor ich diese Entscheidung traf, war ich allerdings sehr erstaunt ob der angebotenen Abfahrtszeiten in den einzelnen Stundenzeilen. Nach ein wenig Kopfrechnen erkannte ich, dass es sich hier um einen 80-Minuten-Takt handelt. Das bedeutet, dass eine Abfahrt auf dieselbe Minute erst nach vier (!)

Stunden wiederkehrt. Durch die Linienüberlagerung mit der 54 ergibt sich auf diesem Abschnitt ein 40-Minuten-Takt, der zwar zu einem etwas kirchenfreundlicheren Takt führt, das geschilderte Problem der Merkbarekeit der Abfahrtszeiten aber nicht behebt. Der Verfasser dieser Zeilen hält jede Taktung, die nicht auf die Stunde abgestellt ist, für kundenunfreundlich. Bei einem 40-Minuten-Takt (auf derselben Linie) kehren die Abfahrtszeiten nach zwei Stunden wieder.

Sofort fiel mir ein Besuch bei der Salzburg AG und der Salzburger Lokalbahn sein. Der seinerzeitige Betriebsleiter, Gunter Mackinger, ein Jahr jünger als ich und aufgrund von Querelen mit seinem seinerzeitigen Arbeitgeber bereits in Altersteilzeit, jedes NEF-Mitglied dürfte ihn kennen, äußerte sich bei einem Besuch wie folgt: Meine Lokalbahn fährt den ganzen Tag über und an sieben Tagen in der Woche zu denselben Zeiten, die leicht merkbar sind. Zu den Verkehrsspitzen werden Verstärkerfahrten eingeschoben, die auch wieder in den Grundfahrplan integriert und ebenso leicht merkbar sind, weil die Abfahrtszeiten mit dem Grundfahrplan verwoben sind. Eine weitere Grundaussage von ihm, die ich voll unterstützte, war diese: Ich brauche in meinem Verkehrsunternehmen keine Fahrschein-Automaten, daran verdient nur die IT-Industrie. Die Lokalbahnzüge sind sämtlich mit einem „Kundenbetreuer“ besetzt, der Informationen geben kann, der der Mutter mit dem Kinderwagen helfen kann,



*Der vom Autor vermeintlich benutzte 622 046/546 wurde von Bernhard Mrugalla am 26. April 2019 in Rückersdorf aufgenommen.*

Fahrscheine kontrollieren und eben auch im rollenden Fahrzeug verkaufen kann. Aber es gibt eben zu wenig Mackingers – oder auch Ludwigs (Karlsruhe, inzwischen auch bereits in Rente).

Zurück zu meiner Tour: Nach sieben Minuten Fahrzeit war der S-Bahnhof Fischbach erreicht. Auf dem kurzen Fußweg zum Bahnsteig sah ich die S-Bahn auf dem Damm bereits einfahren und anhalten. „Die kannst du jetzt auch vergessen!“ ging es mir durch Kopf. Weit gefehlt, ich erreichte die S-Bahn der S2, die Fischbach um 13.43 Uhr als S 39626 verließ und den Nürnberger Hbf. um 13.53 Uhr erreichte.

Bis zur Weiterfahrt nach Roth um 14.01 Uhr hat sie planmäßig sieben Minuten Aufenthalt, Zeit genug, um die ziehende 143 336 aufzunehmen, bevor es um 14.15 Uhr (leicht verspätet) mit S1 (S 39164) auf der linken Pegnitzseite nach Hartmannshof ging, Ankunft 14.56 Uhr. Die S-Bahn bestand aus der Garnitur 442 219/719 und 233/733. Um die Zeit und das Ticket auszunutzen, fuhr ich um 15.06 Uhr mit 612 169/669 und 166/666

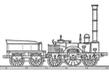
als RE 3023/3563 weiter bis Neukirchen b. S-R. Nach einer halben Stunde Aufenthalt und Beobachtung der Vereinigung von RE 3020 und 3560 ging es um 15.44 Uhr mit 612 971/471 und 982/482 zurück nach Nürnberg Hbf., an 16.14 Uhr.

Nach einer Information in der Bahnhofsmision über Abendgottesdienste in Nürnberg machte ich noch einen Abstecher mit der U1 zur Haltestelle Weißer Turm, um dort die St. Elisabeth-Kirche zu besuchen. Da die Messe aber erst um 19.00 Uhr sein sollte und ich somit nicht vor 21.00 Uhr nach Hersbruck

zurückgekommen wäre, somit es auch für das Abendessen in der fränkischen Kulturstätte etwas spät geworden wäre, habe ich davon Abstand genommen; was ich aber an diesem Abend von dort mitgenommen habe, war ein eindrucksvolles Erlebnis hinsichtlich der architektonischen Leistung bei diesem sakralen Bauwerk. Ich komme seit Jahrzehnten in diese Region, musste aber so alt werden, um zu diesem Bauwerk vorzudringen. Ein Zug der U1 brachte mich bis um 17.29 Uhr zum Hauptbahnhof zurück, von wo ich um 17.43 Uhr mit RE 3029/3569, bestehend aus einer dreiteiligen 612-Garnitur, u. a. mit 062 und 168, um 17.58 Uhr wieder in Hersbruck r. Pegnitz eintraf.

Auch zu diesem Artikel noch eine abschließende Bemerkung von dem gebürtigen Franken, der schon seit Jahrzehnten „in der Fremde“ lebt, aber immer wieder zu seinen Wurzeln zurückkehrt und Hersbrucker Wurstwaren exportiert:

Nürnberg Hbf. und seine S-Bahn sind schon etwas „speziell“: Mir ist kein weiterer Bahnhof in Deutschland bekannt, wo S-Bahnsteige



soweit auseinanderliegen, nämlich auf den jeweils äußersten Bahnsteigen. In Düsseldorf Hbf., Köln Hbf., Essen Hbf. und Dortmund Hbf. schafft man es, die S-Bahnen auf maximal zwei nebeneinander liegenden Bahnsteigen mit vier Gleisen zu verknüpfen. Als Beispiel aus meiner unmittelbaren Umgebung möge der Düsseldorfer Hbf. dienen, auch hier verkehren die S-Bahnen in alle vier Himmelsrichtungen: Auf dem einen Bahnsteig verkehren alle Linien nach Westen und Süden (S1, S6, S68, S8, S11, S28), auf dem anderen die nach Norden und Osten, also die vorgenannten Linien in der Gegenrichtung.

Ein weiteres Phänomen: Man hat es in all den Jahren nicht geschafft, die RE-Züge ins Pegnitztal „linienrein“ von denselben Bahnsteigen abfahren zu lassen.

Und eine allerletzte Anmerkung vor dem Hintergrund der CO<sub>2</sub>-Diskussion: Täglich stehen im Nürnberger Hbf 612-Garnituren über Zeiträume von bis zu dreißig Minuten zwischen Ankunft und Abfahrt mit laufenden Motoren. Der Schadstoffausstoß mitten in der Stadt und die Geräusch-Emissionen scheinen aber niemanden zu stören ...



## Fahrt mit einem Bayern-Ticket 1. Klasse

*Wenn ich von Solingen zu einer Ein-Tages-Veranstaltung des NEF fahre, wäre es extrem unwirtschaftlich, wenn ich nur für diese eine Veranstaltung anreise.*

von Wolfgang Schnek

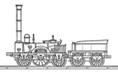
Also nutzt der gebürtige Mittelfranke (Für die, die es genauer wissen wollen: Geburtsort ist das katholische Pfarrhaus des Markts Absberg oberhalb des heutigen Brombacheses.) diese Anlässe zu einem Kurzurlaub mit Übernachtung in dem familiären und echt fränkischen Gasthof „Schwarzer Adler“ rechts der Pegnitz in Hersbruck.

Dank Pendolino ist man in einer Viertelstunde in der Metropolstadt Nürnberg. Das Ticket 1. Klasse muss sein, denn erstens garantiert es entspanntes Reisen auch im Berufsverkehr, so der Zug diese Wagenklasse führt, zweitens gibt es ein solches Ticket in Nordrhein-Westfalen nicht und drittens: „Man gönnt sich ja sonst nichts.“ Dank des Bayern-Kursbuches, das es auch für das Jahr 2019 wieder als „Buch“, oder neudeutsch als „Print-Ausgabe“, gab, stellte ich mir die nachfolgend beschriebene Reise zusammen.

Der siebte Sinn sagte mir dann am Morgen vor dem Automaten in Hersbruck rechts

Pegnitz, dass es mit dem Bayern-Ticket nicht getan ist. Im Hinblick auf die Tageshelligkeit im November bedeutet jeder spätere Reisebeginn, dass man am Ende weniger sieht. Ich, als ehrlicher Kunde, erwarb also für die Fahrt bis Nürnberg Hbf. noch ein VGN-Ticket der Preisstufe 6 zum Preis von 7,40 €, weil die Abfahrt mit RE 3462/3544 um 8.41 Uhr vorgesehen war – obwohl eine Kontrolle auf diesem Abschnitt in aller Regel nicht stattfindet. Der RE bestand ab Hersbruck r. P. aus den Garnituren 612 666 und 612 971. Mit RE 4015, gezogen von 101 024, ging es um 09.09 Uhr von Nürnberg Hbf. nach Ingolstadt Hbf. (Ankunft 09.58 Uhr). Nach Bahnsteigwechsel fuhr ich um 10.07 Uhr mit RE 59071, gezogen von 111 024, nach München Hbf., an 10.58 Uhr.

Geplant war eine Weiterfahrt mit ALX 84108/84138 um 11.19 Uhr nach Kaufering. Die digitale Abfahrtstafel belehrte mich eines Besseren: Zug fällt aus und kehrt heute erst ab Pasing. In zwanzig Mi-



nuten sollte es möglich sein, nach Pasing zu kommen und den Zug, der dort erst später abfahren dürfte, zu erreichen. Also ging ich in den Tunnelbahnhof und wartete auf dem Bahnsteig Richtung Westen auf die nächste S-Bahn. Mit S4 bis Laim und weiter mit S8, beide verkehrten mit 423er-Garnituren, war ich um 11.20 Uhr in München-Pasing. Die planmäßige Abfahrt der Alex-Garnitur war für 11.27 Uhr – nach einer Änderung des Abfahrtgleises – vorgesehen. ALX 223 076 [*Anmerkung der Redaktion: wir bezweifeln diese Angabe; uns sind nur die ALX-Lokomotiven 223 061 - 072 und 223 081 bekannt. Eine 223 076 findet sich nicht in unserer Datenbank. Leider können wir aber nichts zur Klärung beitragen, welche Lok tatsächlich am Zug war. In Frage kämen wohl 223 066, 223 070, 223 071 oder 223 072.*] verließ mit ihrem Zug pünktlich München-Pasing und brachte mich ohne Zwischenhalt nach Kaufering, Ankunft 11.54 Uhr. Hier stand bereits VT 154 (= 1648 154) der Bayerischen Regiobahn zur Fahrt als BRB 62919 nach Landsberg am Lech um 12.05 Uhr bereit, den ich ohne „störende Reisende“ aufnehmen konnte.

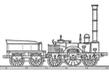


Als Michael Mrugalla am 16. Januar 2009 in Kaufering war, hing dort noch kein Fahrrad, aber der ALEX fuhr seinerzeit auch schon dort.

Die Strecke, die nach Schongau führt, wird heute im Personenverkehr nur noch bis Landsberg bedient. Im Gegensatz zu anderen Strecken, auf denen Betriebsstellen geschlossen wurden, gibt es hier zwischen den beiden heutigen Endpunkten eine weitere Betriebsstelle in km 4,0 - 800 Meter vor dem Bahnhof Landsberg: Landsberg (Lech) Schule. 2007 wurde der Bahnhof Landsberg (Lech) zusammen mit dem Berliner Hauptbahnhof von der „Allianz pro Schiene“ als Bahnhof des Jahres ausgezeichnet. Von der „Allianz pro Schiene“ wurden neben dem Aufbau der Bus- und Bahnsteige auch die Serviceeinrichtungen im Empfangsgebäude gewürdigt.

Landsberg (Lech) wird zweimal stündlich bedient. Dabei sieht das Betriebskonzept so aus: Die von Augsburg kommende Regionalbahn fährt nach kurzem Aufenthalt zurück bis Kaufering, wendet dort nach Landsberg und fährt dann bei ihrer zweiten Abfahrt wieder durch bis Augsburg.

Der – aus meiner Sicht – überdimensionierte Busbahnhof bietet einen ebenerdigen Zugang zum Bahnsteig. Das dynamische Fahrgastinformationssystem für die Busabfahrten scheint schon längere Zeit ungenutzt zu sein, da in der Vitrine auf dem Palettenanzeiger ein Plakat ausgehängt ist, aus dem die Bussteigezuordnung ersichtlich ist. Für das Schreiben dieses Artikels habe ich auch auf Wikipedia zurückgegriffen und habe meine These bestätigt gefunden: Wikipedia ist eben nicht „Der große Brockhaus“ oder Ähnliches. Lt. Wikipedia gibt es noch ein mit einem Fahrdienstleiter besetztes Befehlsstellwerk. Dies bezweifelt der Autor, denn dann würde das Ausfahrtformsignal Richtung Kau-



fering bestimmt nicht vor Ankunft des Zuges „Fahrt frei!“ anzeigen.

Auch die Angaben zum aktuellen Betreiber stimmen nicht: Selbst wenn in 2007 DB Regio Allgäu Schwaben die Ausschreibung gewonnen hat, so bedient diese Strecke heute die Bayerische Regiobahn, ein Unternehmen der Transdev-Gruppe. Entgegen den Angaben in der Kursbuchtafel 986 des Bayern-Kursbuchs 2019 führen die Triebwagen der Reihe 1648 auch die erste Wagenklasse.

Die Strecke nach Landsberg (Lech) gehört nicht zu einem Verkehrsverbund. Da der Autor Fahrkarten sammelt, erregte der Fahrkartenautomat der BRB meine Aufmerksamkeit: Es ging darum, eine möglichst preiswerte Fahrkarte als Souvenir oder Muster zu erwerben. Das Ergebnis ist diesem Artikel als Anlage beigefügt: Es handelt sich um eine Kinderfahrkarte zur einzigen Zwischenstation auf der Strecke nach Kaufering, nämlich dem Haltepunkt Landsberg (Lech) Schule (siehe oben). Start und Ziel sind aufgedruckt und mit Bahncard 50 kostet dieser Fahrschein 50 Cent. Bahnbonuspunkte kann man leider nicht sammeln, weil es kein DB-Fahrausweisautomat ist, aber dafür wäre eine Zahlung mit Kreditkarte möglich gewesen.

Ich fuhr um 12.49 Uhr (etwas verspätet) mit BRB 62914, bestehend aus BRB-VT 165 (= 1648 165), bis Kaufering zurück. Von dort ging es mit dem verspäteten RE 57410, bestehend aus 612 675/175 und 612 591 091, um 13.15 Uhr weiter nach Türkheim (Bayern) Bahnhof, wo wir um 13.31 Uhr ankamen, mit der Folge, dass die Regionalbahn nach Bad Wörishofen mit der Planabfahrt um 13.20 Uhr verpasst wurde.

Nächste Fahrmöglichkeit war um 14.17 Uhr mit RB 57358, bestehend aus 642 582/082, Ankunft Bad Wörishofen um 14.29 Uhr. Türk-

heim ist auch so ein seelenloser „moderner“ Bahnhof ohne Infrastruktur für den Reisenden: Gegenüber der Bahnsteiganlage gibt es Restaurant und Pension „Blitzschwab“ und das sind die Öffnungszeiten: freitags und samstags von 12.00 Uhr bis 21.00 Uhr. Der Zugang zum Mittelbahnsteig mit den Gleisen 3 und 4, wo die meisten Züge abfahren, besteht über Treppen oder sehr lange Rampen: Für Mütter mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer oder Reisende mit schweren Koffern macht ein Ein- oder Ausstieg hier keine Freude; Aufzüge gibt es nicht. Hinzu kommt der zu beobachtende Trend dazu, Bahnsteige nicht mehr in der Mitte zu verbinden sondern an einem Ende, was zu entsprechenden Fußmärschen auf dem Bahnsteig sorgt.

Wegen der kurzen Tageshelligkeit musste der vorgesehene knapp einstündige Aufenthalt in Bad Wörishofen durch eine „Kurzwinde“ ersetzt werden, sodass nach einer Aufnahme des Zuges mit derselben Garnitur um 14.17 Uhr als RB 57371 die Rückfahrt nach Türkheim angetreten wurde. Von hier ging es mit 612 091 und 612 076 als RE 57411 um 14.35 Uhr weiter nach Geltendorf, das wir um 15.17 Uhr erreichten. In Buchloe war die Garnitur noch um 612 118 und 612 087 verstärkt worden, sodass der RE nach München nun aus vier 612-Garnituren bestand. Zur Weiterfahrt nach Augsburg über die sog. Ammersee-Bahn benutzte ich BRB 86532, die aus dem VT 631 (= 648 231) bestand, und heute verspätet um 15.35 Uhr abfuhr. Die eingleisige Strecke mit herkömmlicher Sicherungstechnik, Formsignale, ist elektrifiziert, wird aber mit Diesel-Triebwagen der BRB bedient, weil die Strecke von Weilheim, woher die Züge kommen, nicht elektrifiziert ist. Augsburg Hbf erreichten wir, verspätet, um 16.15 Uhr. Mit RE 57146, bestehend aus 440 028 ging es um 16.30 Uhr über Donauwörth, wo der Zugteil der RB 57224 nach Aa-



len abgekuppelt wurde, weiter nach Treuchtlingen, Ankunft um 17.19 Uhr. Mit RB 59102, bestehend aus den Doppelstockgarnituren 445 075 und 445 079 ging die Fahrt um 17.28 Uhr weiter nach Nürnberg Hbf., das wir um 18.17 erreichten. Eine Garnitur, bestehend aus 612 061/561 und 065/565, brachte mich um 18.43 als RE 3093 und 3477 zurück nach Hersbruck rechts Pegnitz, Ankunft 18.57 Uhr.

Die gesamte gefahrene Strecke betrug 531 km. Addiert wurden die km-Angaben im Bayern-Kursbuch bis auf zwei Ausnahmen, da in diesen Fällen keine km-Angaben im Kursbuch zu finden waren, diese stammen aus dem Streckenatlas Deutschland.

Zwei Anmerkungen seien abschließend gestattet: Wie in den letzten Sätzen ausgeführt, kann das Bayern-Kursbuch den Statistiker nicht in jedem Fall zufriedenstellen. Außerdem ist die Darstellung der Strecke Türk-

heim (Bayern) Bahnhof – Bad Wörishofen im „Print-Medium“ alles andere als kundenfreundlich und intuitiv! So sind die Fahrzeiten der Anschlüsse an die RE-Züge aus München kursiv gedruckt und grau unterlegt, eine Zugnummer gibt es aber nicht. Bei den aus Augsburg kommenden Zügen, die hier „geflügelt“ werden (ein Hoch auf den Erfinder dieses Worts) wird mit einer Fußnote auf den Gattungswechsel hingewiesen: In diesem Fall steht im Kopf der Zugspalte des Wörishofener Teils dieselbe Zugnummer, einmal mit „RE“ und einmal mit „RB“. Über den Informationsgehalt kann man sicherlich philosophieren, steht doch in der Nachbarspalte, in der der Memminger Zugteil dargestellt wird, z. B. für die Abfahrten um 14.12 Uhr bzw. 14.17 Uhr, die Zugnummer RE 57528 und der Hinweis, dass die Züge von Augsburg bis Türkheim vereinigt verkehren. Dieser Fehler ist offensichtlich in der online-Ausgabe, also in der Streckentabelle im elektronischen Kursbuch korrigiert worden!



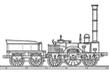
## Bahnhofsfest Putbus 15. und 16. Juni 2019

*Was liegt näher, wenn man gerade seinen Urlaub auf der Insel Rügen verbringt und in dem Zeitraum ein Bahnhofsfest auf der Schmalspurbahn „Rasender Roland“ in Putbus stattfindet, als diesem dann einen Besuch abzustatten.*

von Edith Würth

Wir verbrachten unseren Urlaub in einer der Sehenswürdigkeiten Rügens, dem „Koloss von Rügen“ in Prora, dem ehemaligen KdF-Seebad. Hier hatte bereits Adolf Hitler vor dem Krieg ein Bauwerk aus acht Blöcken, jeweils mit 500 m Länge, erstellen lassen, das Urlaub für Arbeiter im Rahmen von KdF mit insgesamt 20.000 Betten bieten sollte. Der Kriegausbruch beendete die Bauarbeiten frühzeitig, sodass von einigen Blöcke nur die Grundmauern standen, von anderen der Rohbau. In der Folge war der unfertige

Komplex dann von verschiedenen Einheiten der NVA und Bundeswehr genutzt, einzelne Blöcke wurden in dieser Zeit dann gesprengt, was aber aufgrund der guten Substanz nicht gänzlich gelang, andere dem Verfall preisgegeben. Die noch vorhandenen fünf Blöcke wurden unter Denkmalschutz gestellt, in den letzten Jahren generalsaniert und aufwendig fertiggestellt – in Block 5 befindet sich Europas größte Jugendherberge, die Blöcke 1 und 2 wurden an Privatleute als luxuriöse Ferien- und Eigentumswohnungen verkauft.



Prora gehört zum Seebad Binz, ist aber bereits letztes Jahr selbst zum anerkannten Erholungsort, einer Vorstufe des geplanten Titels „Seebad Prora“, ernannt worden – der Titel Seebad wird dann verliehen, wenn eine eigene Seebrücke und ein großer Sportboothafen mit entsprechenden Einrichtungen, alles bereits projektiert, vorhanden sind – dann wird Prora das zweite Zentrum von Binz. Das Seebad Binz wird u. a. täglich von einem ICE aus München über Nürnberg direkt angefahren.



*Auf der 99 4632 wurden für die Besucher Führerstandsmitfahrten angeboten. Edith Würth war mit der Kamera in Putbus zur Stelle*

Die Insel hat aber noch andere Sehenswürdigkeiten, wie die Vielzahl an Seebädern, die Kreidelfen und Feuersteinfelder, die Störtebeker-Festspiele und jede Menge an Museen. Der NEF hat die Insel (wenn auch nur bei der Anfahrt) auch bereits für seine Eisenbahnfährenfahrt in den Norden im Jahr 1996 besucht – vom Fährhafen Sassnitz ging es nach Trelleborg (Schweden). Diese Fähre fährt auch heute noch zweimal am Tag, auch wenn das Waggonaufkommen von rd. 70.000 in den 2000er-Jahren auf heute rd. 1.500 Waggon regelrecht einbrach. Der Hafen Sassnitz hat jedoch für die Offshore-Windkraftanlagen in der Ostsee sowie die Nordstream Gas-Pipeline eine große Bedeutung, da die Arbeitsmaterialien mit der Eisenbahn angeliefert, dort gelagert und mit dem Schiff dann an die endgültige Position gebracht werden. Aktuell werden im Hafen Sassnitz drei Anleger für Kreuzfahrtschiffe gebaut.

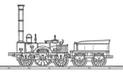
## **Nun zur Veranstaltung:**

Wir hatten leider wegen einer großen Oldtimer-Fernfahrt, die zeitgleich am Samstag stattfand und ihren Endpunkt im Seebad Binz

fand – über 350 Fahrzeuge, teilweise Einzelstücke und Raritäten – keine Gelegenheit, an diesem Tag schon Putbus zu besuchen, was wegen zweier historischer Sonderzüge doch schon sehr interessant gewesen wäre.

So kam am Samstag ein Dampfsonderzug aus Leipzig mit der Lok 01 0509, der auch einige Sonderfahrten auf der normalspurigen Strecke nach Lauterbach unternahm. Ein weiterer Sonderzug mit historischer Ellok 242 001 kam ebenfalls am gleichen Tag aus Dresden, er wird mit Dieselvorspann gefahren sein.

Wir besuchten das Fest dann am Sonntag – nachdem die regulären Dampffzüge sowie auch der historische Dampfsonderzug ab Binz bereits ausgebucht und überfüllt waren (auch Parkplätze waren nicht mehr zu bekommen), führen wir mit dem Auto nach Putbus (nur rd. 20 km); schon die Anreise war ein Erlebnis, die Fahrbahn bestand teilweise noch aus uraltem Kopfsteinpflaster, was man bei uns in dieser Form gar nicht mehr findet – die Höchstgeschwindigkeit von 80 ein Witz – 40 waren gerade noch fahrbar!



Es gab Eisenbahn zum Anfassen mit historischem Fahrzeugeinsatz, Führerstands- und Draisinemifahrten sowie eine kleine Fahrzeugschau und ein abwechslungsreiches Musik- und Kabarett-Programm für Jung und Alt, einen historischen Sonderzug-Pendelverkehr auf der Schmalspurbahn zwischen Putbus und Binz sowie einen Dampfzug-Pendelverkehr mit der 86 1333 auf der normalspurigen Strecke von Bergen auf Rügen über Putbus nach Lauterbach Mole.

## Kurz zur Geschichte der Rügenschon Kleinbahn:

Nach dem preußischen Kleinbahngesetz entstand zwischen 1895 und 1899 auf der Insel Rügen ein Kleinbahnnetz der Spurweite von 750 mm. Die größte Ausdehnung von rd. 100 km wurde im Jahr 1918 erreicht, firmiert als Rügenschon Kleinbahnen Aktiengesellschaft (Rü.K.B.).

Die Strecke Putbus – Göhren kristallisierte sich als die wirtschaftlichste Strecke heraus und ist bis heute geblieben mit einer Streckenlänge von rd. 24 km; lange Personenzüge

bestimmen bis heute in der Hauptsaison das Bild. Bei der knapp einstündigen Fahrt erlebt man den landschaftlich reizvollen Südosten der Insel. Die Rügenschon Bäderbahn verbindet dabei in beschaulicher Fahrt das ehemalige Residenzstädtchen Putbus mit den Ostseebädern Binz, Sellin, Baabe und Göhren.

Ein Novum ist das 2,6 Kilometer lange Dreischienengleis zwischen Putbus und Lauterbach Mole, auf dem sich die Schmalspur-Dampfzüge das Gleis mit dem regelspurigen Diesel-Nahverkehr teilen.

## Eingesetztes Lok-Material:

Planmäßig werden alle acht vorhandenen Dampflokks für die verkehrenden Personenzüge eingesetzt. Die einzelnen Dampflokomotiven mit Baujahren von 1914 bis 1953 gehören fünf verschiedenen Baureihen an und spiegeln die Entwicklung von Dampflokomotiven für Klein- und Schmalspurbahnen über einen großen Zeitraum wieder.

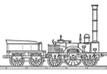
Ich will mich hier auf die für mich zu sehenden Loks beschränken:



Die 251 901, inzwischen in Diensten der Pressnitzalbahn, hat auf Rügen ein neues Tätigkeitsfeld gefunden.

## Dampflok 99 4632 (Führerstandsmitfahrten)

Hersteller:	Vulcan
Fabriknummer:	2951
Baujahr:	1914
ursprüngl. Gattung:	K 44.6
Herstellertyp:	Lenz M
Bauart / Achsfolge:	D-n2t
Auslieferung:	1914
RüKB - Rügenschon Kleinbahnen AG, Putbus (Rügen) 52 M	
1940 – 1949: PLB – Pommersche Landesbahnen, Stettin 52 Mh (Landesbahnamt Putbus)	
ab 1949	Übernahme DR
ab 1994	Übernahme DB AG



ab 1996 RÜKB – Rügensche Kleinbahn GmbH & Co. KG, Putbus (Rügen)

ab 2008: Vermietung an PRESS - Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitzalbahn mbH, Jöhstadt, Einsatz bei Putbus (Rügen) - Göhren (Rügen) unter Markenbezeichnung RÜBB - Rügensche Bäderbahn

### Dampflokomotive 99 4802 (ohne Achsen auf Rollwagen)

Hersteller: Henschel & Sohn, Kassel  
 Fabriknummer: 24368  
 Baujahr: 1938  
 ursprüngl. Gattung: K 45.8  
 Bauart / Achsfolge: 1'D-h2t  
 Auslieferung: 1938

Auslieferung an KJI – Kleinbahnen des Kreises Jerichow I

ab 1949 Übernahme DR

ab 1994 Übernahme DB AG

ab 1996 RÜKB – Rügensche Kleinbahn GmbH & Co. KG, Putbus (Rügen)

ab 2008: Vermietung an PRESS - Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitzalbahn mbH, Jöhstadt, Einsatz bei Putbus (Rügen) - Göhren (Rügen) unter Markenbezeichnung RÜBB – Rügensche Bäderbahn

### Dampflokomotive 99 4011 (Dampfzug aus Binz)

Hersteller: O&K  
 Fabriknummer: 12348  
 Baujahr: 1931  
 ursprüngl. Gattung: K 44.10  
 Bauart / Achsfolge: D-h2t  
 Auslieferung: 1931

Mansfeld AG für Bergbau und Hüttenwesen, Eisleben

ab 199x: MBB – Mansfelder Bergwerksbahnen e. V., Benndorf

ab 2004: Abstellung im ETM – Eisenbahn- und Technikmuseum Binz-Prora

ab 2008: Vermietung an PRESS - Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitzalbahn mbH, Jöhstadt, Einsatz bei Putbus (Rügen) - Göhren (Rügen) unter Markenbezeichnung RÜBB - Rügensche Bäderbahn

### Dampflokomotive 99 4652

Hersteller: Henschel & Sohn, Kassel  
 Fabriknummer: 25983  
 Baujahr: 1941  
 Herstellertyp: HF 110 C  
 Bauart / Achsfolge: C-n2t + T

Einsatz u. a.:

1974 – 1982: DKBM – Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e. V., Gütersloh „Frank S.“

1982 – 1990: Jagstalbahn Möckmühl – Dörzbach  
 1990 – 1992: Öchsle Schmalsspurbahn e. V., Wartenhausen „Frank S.“

1994 – 1999: FÖRK – Förderverein zur Erhaltung der Rügenschon Kleinbahn e. V., Putbus, für „Pommersches Kleinbahnmuseum“, Putbus

1999: Walter Seidensticker schenkt die Lok dem FÖRK

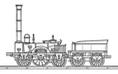
2015: Wiederinbetriebnahme auf der Insel Rügen

### Diesellokomotive 251 901

Hersteller: Gmeinder  
 Fabriknummer: 5327  
 Baujahr: 1964  
 Herstellertyp: V 51  
 Bauart / Achsfolge: B'B'-dh



Früher einmal und heute wieder auf Rügen daheim: die 99 4652, auch bekannt als „Frank S.“  
 Fotos (2): Edith Würth



Einsatz u. a.:

1964 – 1969: Bad Buchau – Schussenried

(Federseebahn)

1969: Heilbronn – Marbach (Bottwarbahn)

Streckenabbau

1969 – 1970: Warthausen – Ochsenhausen  
(Öchsle)

1971 – 1998 StLB – Steiermärkische Landesbahnen, Graz

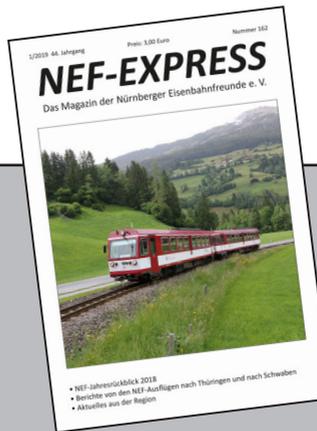
1998 - 2008 an RükB - Rügensche Kleinbahn GmbH & Co. KG, Putbus (Rügen)V 51 901, [über Westdeutscher Bahn- und Baubedarf, Hattingen]

ab 2008: Vermietung an PRESS - Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, Jöhstadt, Einsatz bei Putbus (Rügen) - Göhren (Rügen) unter Markenbezeichnung RükB - Rügensche Bäderbahn

Ab dem Jahr 1999 ist die Lok auf der Insel Rügen hauptsächlich für den Verkehr auf dem Dreischienengleis zwischen Putbus und Lauterbach Mole im Einsatz.

Wer wissen will, was sich am Kleinbahnhof Binz tut: es gibt eine Webcam: [www.ostsee-bad-binz.de](http://www.ostsee-bad-binz.de)

Wer noch nicht genug hat und mehr über den „Rasenden Roland“ wissen möchte, Geschichte und Fahrmaterial - ich könnte gerne einen ausführlichen Bericht im NEF-Express schreiben – nach einigen weiteren Urlauben habe ich dann sicherlich auch passendes Fotomaterial. 

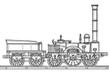


## Vielen Dank!

*Auch im Jahr 2019 haben wieder viele Mitglieder und Freunde des Vereins zur Gestaltung unseres Vereinshefts beigetragen. Mit Textbeiträgen und Bildern unterstützten uns folgende Personen:*

*Jörg Freudenberger, Dr. Günter Görz, Otwin Krause, Ulrich Montfort, Bernhard Mrugalla, Claudia Mrugalla, Susanne Mrugalla, Ralf Münchberger, Klaus Probst, Raimund Scheder, Emilie Schmiedeke, Wolfgang Schnek, Nikolaus Schönherr, Edith Würth, Walter Zick und Bernd Zöllner.*

*Vielen Dank für die Unterstützung!*



## Klimaschutzprogramm 2030: Was soll es der Bahn bringen?

*Die Bundesregierung hat am 20. September 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 beschlossen. Die Bahn soll mit diesem Programm als umweltverträglicher Verkehrsträger gefördert werden, um die Klimaziele zu erreichen.*

von Raimund Scheder

In der Öffentlichkeit wurde vor allem die geplante Senkung des Mehrwertsteuersatzes im Fernverkehr der Bahn von bisher 19 % auf 7 % (wie beim Personennahverkehr bis 50 km) herausgestellt. Dadurch sollen sich Fernverkehrsfahrkarten laut Deutscher Bahn um 10 % verbilligen.

Von der geplanten Verminderung der Umlage nach dem Erneuerbaren-Energien-Gesetz (EEG-Umlage) wird die Deutsche Bahn nicht viel profitieren, da sie ohnehin schon weitgehend davon befreit ist. Aber die geplanten Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs gehen noch viel weiter.

Wir zitieren auszugsweise aus dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung:

„Im Mittelpunkt dieses Maßnahmenbündels steht die Kohlenstoffdioxid-Minderung durch die Verlagerung von Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck deutlich zu stärken ist. Zusätzlich kann die Dekarbonisierung durch die Elektrifizierung weiterer Schienenstrecken und den Einsatz alternativer Antriebe (Wasserstoff, Batterie) weiter vorangetrieben werden.“

Der Bund und die Deutsche Bahn werden bis 2030 86 Mrd. Euro investieren, um das Schienennetz zu erneuern. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur weiter erhöht. Durch die Einführung von digitaler Leit- und Sicherungstechnik auf zentralen Achsen und die Digitalisierung von

Stellwerken wird die Kapazität deutlich gesteigert. Engpasskorridore im Schienennetz und neuralgische Punkte werden ausgebaut.

Es soll der Deutschlandtakt eingeführt werden. Zudem soll das elektrifizierte Netz erweitert und verdichtet werden. Die Regionalisierungsmittel werden in den nächsten Jahren kontinuierlich erhöht, die auch der Verstärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dienen.

Die Entwicklung und Einführung weiterer Technologien für den digitalisierten Bahnbetrieb führen darüber hinaus zu erheblichen Effizienzsteigerungen im System Schiene. Ebenso können Kapazitätssteigerungen der vorhandenen Infrastruktur erzielt werden, indem Züge in geringerem Abstand fahren, ohne Einbußen bei der Sicherheit hinnehmen zu müssen. Trotz Verkehrszunahme auf der Schiene reduziert sich so der Neu- und Ausbaubedarf. Dieser zusätzliche Kapazitätsausbau stellt hohe Anforderungen an die Planungs- und Baukapazitäten, auch angesichts der gleichzeitig notwendigen Ersatzinvestitionsmaßnahmen.

Deren Finanzierung erfolgt über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die ab dem Jahr 2020 für eine Laufzeit von 10 Jahren gelten soll. Es wird geprüft, wie eine erhöhte Planungs- und Investitionssicherheit auch durch den Kapazitätsausbau und die Einführung digitaler Leit- und Sicherungs-



technik und die Digitalisierung von Stellwerken ermöglicht werden kann.

Der Bund wird sich von 2020 bis 2030 jährlich mit 1 Mrd. Euro zusätzlichen Eigenkapitals an der DB beteiligen. Dadurch wird die Gesellschaft in die Lage versetzt, zusätzliches Kapital in die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes und das Bahnsystem zu investieren.

Flüge sind oft kostengünstiger als die Bahnfahrt zum gleichen Ziel. Unter Klimaschutzgesichtspunkten ist dies eine falsche Anreizwirkung. Deshalb wird die Bundesregierung ein Gesetz vorlegen, um 2020 die Luftverkehrsabgabe in dem Umfang zu erhöhen, damit im Gegenzug die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr von 19 Prozent auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent gesenkt werden kann. Damit wird Bahnfahren um 10 Prozent günstiger.

### Stärkung des ÖPNV

Im Bündel enthaltene Maßnahmen:

- Engpässe beseitigen
- attraktive Takte
- schnelles Umsteigen fördern
- Elektrifizierung ausbauen
- Kapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG
- Bahnfahren billiger, Fliegen teurer machen
- Schienenpersonenverkehr digitalisieren
- Planungssicherheit erhöhen
- Attraktivität für Nutzer steigern

Die gesetzliche Zuständigkeit dafür liegt bei den Ländern und Kommunen. Der öffentliche Personenverkehr ist aufgrund der hohen Energieeffizienz und des hohen Grades der Elektrifizierung mit erheblich geringeren Treibhausgas-Emissionen pro Personenkilometer verbunden als der motorisierte Individualverkehr. Im Mittelpunkt dieses Handlungsfelds steht daher die CO<sub>2</sub>-Minderung

durch die Verlagerung von Verkehr auf den ÖPNV.

Der Netzausbau und die Netzerweiterung bei S-, U- und Straßenbahnen sollen vorangetrieben werden. Zudem soll die Nutzung des ÖPNV durch eine Verbesserung der Angebotsqualität attraktiver gemacht werden.

Hierzu wird die Zuverlässigkeit verbessert, es werden häufigere Verbindungen eingerichtet und auch der Komfort und die Sicherheit werden erhöht.

Mit der Erhöhung der Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für den Ausbau des ÖPNV auf 1 Mrd. Euro jährlich ab 2021 hat die Bundesregierung die Voraussetzungen geschaffen, die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern. Das schienengebundene Nahverkehrsnetz kann damit ausgebaut werden.

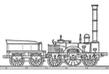
Die Modalitäten des GVFG sollen noch stärker auf die Ziele der Klimafreundlichkeit des ÖPNV ausgerichtet werden. Damit bereits in den nächsten Jahren zusätzliche Ausbaumaßnahmen konkret geplant werden können, beabsichtigt die Bundesregierung, die Mittel ab 2025 auf 2 Mrd. Euro jährlich zu erhöhen.

Die Bundesregierung wird zusätzlich 10 Modellprojekte zur Stärkung der ÖPNV unterstützen, zum Beispiel die Einführung von 365 Euro Jahrestickets. Zeitraum der Umsetzung 2020-2030 (bzw. über 2030 hinaus).

### Stärkung des Schienengüterverkehrs

Im Bündel enthaltene Maßnahmen:

- Lange Güterzüge ermöglichen
- Schienengüterverkehr digitalisieren
- Kombination der Verkehrsträger verbessern
- elektrischen Schienengüterverkehr ausbauen
- Attraktivität für Nutzer steigern.



Auch der Schienengüterverkehr wird von der Modernisierung und Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz deutlich profitieren. Gütertransport auf der Schiene wird dadurch schneller und attraktiver. Mit der Stärkung des Kombinierten Verkehrs bringen wir mehr Güter auf die Schiene. Zur stärkeren Verlagerung von Gütern auf die Schiene werden wir den Einzelwagenverkehr als Alternative zum LKW durch Entlastungen bei den Anlagenpreisen fördern.

Zurzeit wird die heutige europäische Standard-Zuglänge von 740 Meter für Güterzüge auf vielen Strecken in Deutschland nicht erreicht. Durch den Ausbau des 740-Meter-Netzes für Güterzüge wollen wir das ändern und so Verbesserungen bei der Kapazität, der Qualität und den Kosten erreichen.

Hinzu kommt eine moderne Leit- und Sicherungstechnik, vor allem mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS.

Im kombinierten Verkehr zielt das Maßnahmenbündel auf Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen (z.B. durch Reduzierung der Prozess- und Wartezeiten, Optimierung der Ressourcenauslastung im Terminal und im Vor-/Nachlauf), indem Informationsprozesse digitalisiert und Informationen aufbereitet werden und indem Umschlaganlagen digital gesteuert werden.

Zudem ist das elektrifizierte Güternetz zu erweitern und zu verdichten. Durch das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ wird die weitere Elektrifizierung von Schienengüterverkehrsstrecken gefördert. Ferner werden „Alternative Antriebstechniken“ von Schienenfahrzeugen im Güterverkehr gefördert.

Eine Steigerung der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport soll mit der Umsetzung des Bundesprogramms Zukunft

Schienengüterverkehr erfolgen, mit dem der Schienengüterverkehr moderner, effizienter und nutzerfreundlicher werden soll.

Ergänzend – eine positive Evaluation im Jahr 2021 vorausgesetzt – soll eine Attraktivitätssteigerung durch eine Fortsetzung der Förderung der Trassenpreise auch im Jahr 2023 erreicht werden.

Hinzu kommt insbesondere zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs eine Förderung zur Reduzierung der Anlagenpreise.

Das Maßnahmenbündel greift damit zentrale Zwischenergebnisse des „Zukunftsbündnisses Schiene“ (Mai 2019) mit Schwerpunkten im Bereich Klimaschutz auf.“

Es bleibt zu hoffen, dass die im Klimaschutzprogramm 2030 beschriebenen Maßnahmen im Interesse der zu erreichenden Klimaziele 2050 und des Schienenverkehrs zeitnah umgesetzt werden. um die Schiene im Verkehrssektor nachhaltig zu stärken. 



Bilderwitz: Susanne Mrugalla



## Kurioses zu Fahrpreis und Zuglauf

*Vorgaben für meine An- und Abreise nach Hersbruck zur NEF-Weinfahrt war zum einen, dass ich am Freitag, dem 15.11., bis mittags arbeiten wollte und der Fahrschein so preiswert wie möglich sein sollte. Nachdem die Modalitäten zum Empfang des Zimmerschlüssels – auch ohne persönliche Übergabe – mit dem Hotel geklärt waren, konnte das Aussuchen und die Buchung der Verbindung in Angriff genommen werden.*

von Wolfgang Schnek

Für die Anreise bot sich die umsteigefreie Verbindung mit dem IC 2229, Abfahrt in Solingen Hbf um 17.28 Uhr, über die „klassische Strecke“ auf der linken Rheinseite, Ankunft in Nürnberg Hbf um 22.27 Uhr an. Mit einem planmäßigen Übergang von dreißig Minuten zum RE nach Hersbruck, Ankunft um 23.11 Uhr, war auch eine Zeitreserve bei einer etwaigen Verspätung vorhanden, die sich tatsächlich auszahlte.

Wegen einer verspäteten Bereitstellung verließ der IC Solingen mit 15 Minuten Verspätung und kam nach einer zwischenzeitlichen Erhöhung dieser Verspätung mit 13 Minuten Verspätung um 23.40 Uhr in Nürnberg an. Nicht unerwähnt darf bleiben, dass dieser Zug mit umgekehrter Wagenreihung verkehrte! Das wurde aber vor der Abfahrt nicht bekanntgegeben, weder am Zugzielanzeiger noch über Lautsprecher. Offensichtlich ist das System nicht in der Lage, zwei Abweichungen bekanntzugeben. Die Konsequenz war, dass ich in den falschen Wagen einsteigen musste und mich dann mit dem Gepäck zu meinem reservierten Platz „durchschlagen“ musste.

Nach zwei Wagen stellte ich meinen Koffer ab, weil es einfach zu beschwerlich war, durch den Zug zu kommen. Nachdem ich meinen Platz gefunden hatte, war der Rückweg zu meinem „geparkten“ Koffer nicht möglich, weil sich an den Wagenenden die Aussteiger für Köln Hbf. bereits versammelt

hatten. Es blieb also nichts anderes übrig, als die Ankunft in Köln abzuwarten, außen am Zug entlang zu gehen bis zu dem Wagen, wo ich meinen Koffer zurückgelassen hatte. Koffer herausholen, IC-Chefin Bescheid sagen, dass ich rund fünf Wagen weitergehen musste, natürlich außen, wieder einsteigen und dann ging es auch schon los! Ab und an eine Fernreise mit der Bahn machen – und man benötigt keine Übungen im Rahmen eines Gesundheitsmanagements am Arbeitsplatz.

Da für die Rückfahrt am Dienstag, dem 19.11., der ganze Tag zur Verfügung stand und ich morgens noch bei dem „Metzger meines Vertrauens“ einkaufen wollte, plante ich eine Abreise für den späten Vormittag. Der Fahrplanvorschlag sah eine Abfahrt in Hersbruck rechts Pegnitz um 11.39 Uhr vor, Ankunft in Nürnberg um 11.55 Uhr auf Gleis 15. Die Verbindung sah eine Weiterfahrt um 12.00 Uhr mit ICE 1228 von Gleis 6 vor.

Dieser Übergang ist mit Gepäck völlig unrealistisch, deshalb hatte ich vor, mit dem RE 3550/3010 um 11.00 in Hersbruck zu starten. Aus Bequemlichkeitsgründen gönnte ich mir dieses Mal ein Taxi zum Bahnhof rechts. Das Taxi war bereits vor der bestellten Zeit (10.30 Uhr) da, sodass ich bereits kurz nach ½ 11 Uhr am Bahnhof war – und das war gut so, denn der Zugzielanzeiger informierte mich darüber, dass der RE um 11.00 Uhr ausfällt. Da ich so früh da war, erreichte ich den



RE 3464, der mich in der Zeit von 10.40 Uhr bis 11.25 (!) Uhr wegen einer Signalstörung und demzufolge teilweise nur eingleisiger Befahrbarkeit der Strecke nach Nürnberg brachte.

Von dort ging es mit ICE 1228 weiter, der aus München kommend bis Würzburg Hbf. vereinigt mit ICE 720 verkehrt und aus zwei 403-Garnituren bestand. Leider war das Zuginformationssystem ausgefallen, sodass in den Displays weder Wagennummern noch im Inneren Reservierungen angezeigt werden konnten. Die Wagennummern waren mit einem Stift oder Kreide behelfsmäßig an den Fenstern der Türen angebracht. Wenn der Wagen gefunden war, dann war der Platz aufgrund der Reservierung leicht zu finden.

Jetzt kommt die Auflösung der rätselhaften Überschrift dieses Artikels. Nachdem das Informationssystem wieder funktionierte, wunderte ich mich darüber, dass am Ende der Auflistung der Haltebahnhöfe, die ja immer wieder aktualisiert wird, da nicht alle Bahnhöfe dargestellt werden können, als letzter Eintrag „Frankfurt (Main) Hbf.“ stand. Dies verwunderte umso mehr, als dieser Zugteil ab Würzburg Hbf über die Nord-Süd-Schnellfahrstrecke fährt.

Zugteil 1 (der ICE 720) fährt ab Würzburg Hbf. über Frankfurt-Flughafen und die Schnellfahrstrecke durch den Westerwald, Köln, Düsseldorf, das westliche Ruhrgebiet und endet in Essen. ICE 1228, also mein Zugteil, verkehrt über Fulda, Kassel-Wilhelmshöhe, Warburg (Westfalen), Altenbeken, Paderborn Hbf, Lippstadt, Soest, Hamm nach Dortmund Hbf. Bis hierhin

habe ich diesen Zug benutzt. Er fährt weiter über Essen Hbf, Duisburg Hbf, Düsseldorf Hbf, Köln Messe/Deutz, über die Schnellfahrstrecke durch den Westerwald und macht dann einen „Schlenker“ über Wiesbaden Hbf, Mainz Hbf, Frankfurt (Main)-Flughafen und endet planmäßig um 19.33 Uhr in Frankfurt Hbf.

Damit erklärt sich die letzte Zeile im Display im Zug. Mit diesem Laufweg macht dieser Zug fast den „Heckenschnell- und -eizügen“ aus vergangenen Tagen Konkurrenz. Er setzt aber auch alte Regeln über die Vergabe von Zugnummern außer Kraft, bei denen man an der Endziffer erkennen konnte, in welche Richtung der Zug verkehrt.

**DB Online-Ticket**

ICE Fahrkarte  
 Gültigkeit: Hin- und Rückfahrt ab 16.11.2019, Rückfahrt ab 19.11.2019  
 (Gilt nur für elektronische Digital-Tickets und Tageszeiten)  
 NN-Nahverkehrszone vor/nach Fernverkehrszone

**Super Sparprei (Hin- und Rückfahrt)**  
 Klasse: 1  
 Erw. 1, mit 1 BC50  
 Hin- und Rückfahrt: Solingen → Herbrück( Pegnitz), mit ICE/EC (SSP/K0826)  
 Rückfahrt: Herbrück( Pegnitz) → Solingen, mit ICE (SSP/K0725)  
 Über: H: GG-Hbf 17:28 IC2229/N-Hbf NW R: NYN-Hbf 12:00  
 Störz: ICE1228/DO-Hbf 16:38 IC2229  
 Störz ausgesprochen

QR-Code:

Gültig ab: 16.11.2019  
 Rückfahrt Gültig ab: 19.11.2019

**Zahlungspositionen und Preise**

Positionen	Preis	Mehrfach 19%	Mehrfach 7%
ICE Fahrkarte	103,30€	103,30€	16,49€
Reservierungen	3	0,00€	
<b>Summe</b>		<b>103,30€</b>	<b>16,49€</b>

Kreditkartenzahlung  
 Betrag: 103,30€ VLN: 4305609619 Transaktions-Nr: 595625  
 Datum: 08.11.2019 Gen-Nr: 990118

Preis Kreditkarte wurde mit dem oben genannten Betrag belastet. Die Buchung Ihres Online-Tickets erfolgte am 08.11.2019 20:14 Uhr. DB Fernverkehr AG/DB Regio AG, Stephansplatz 1, 60308 Frankfurt, Steuernummer: 2300160092.

Herr Wolfgang Schnck  
 Auftragsnummer: Q31QL7

**Ihre Reiseverbindung und Reservierung Hin- und Rückfahrt am 16.11.2019**

Halt	Datum	Zeit	Gleis	Produkte	Reservierung
Solingen Hbf	16.11.	ab 17:28	1	IC 2229	1 Sitzplatz, Wg. 12, Pl. 86, 1 Fenster, Abteil,
Nürnberg Hbf	16.11.	an 22:27	9		Nachtrauer, Res.Nr. 8055 7025 8763 84
Nürnberg Hbf	16.11.	ab 22:57	17	RE 3086,	
Herbrück( Pegnitz)	16.11.	an 03:11	2	RE 3579	

**Ihre Reiseverbindung und Reservierung Rückfahrt am 19.11.2019**

Halt	Datum	Zeit	Gleis	Produkte	Reservierung
Herbrück( Pegnitz)	19.11.	ab 11:30	3	RE 3790	
Nürnberg Hbf	19.11.	an 11:55	15		
Nürnberg Hbf	19.11.	ab 12:00	6	ICE 1228	1 Sitzplatz, Wg. 38, Pl. 82, 1 Gang, Abteil,
Dortmund Hbf	19.11.	an 16:14	16		Nachtrauer, Res.Nr. 8055 7025 8764 81
Dortmund Hbf	19.11.	ab 16:38	11	IC 2229	1 Sitzplatz, Wg. 14, Pl. 91, 1 Fenster, Tisch,
Solingen Hbf	19.11.	an 17:28	1		Nachtrauer, Res.Nr. 8055 7025 8560 33

Q31QL7

**Wolfgang Schnck**  
 15 11

Jetzt Online-Ticket in die App DB Navigator laden und Electronic Infos zu Ihrer Reise erhalten.  
[www.bahn.de/ticket-laden](http://www.bahn.de/ticket-laden)

Seite 1 / 2



Zurück zu meiner Reise: Von Dortmund nach Solingen fuhr ich „wieder“ mit IC 2229, gezogen von der 101 065. Ich stieg in Solingen um 17.29 Uhr aus dem Zug aus, mit dem ich am Freitag davor gestartet war.

Reisepreis für diese Rundreise durch die Republik in der 1. Klasse mit BahnCard First 50 und Super Sparpreis: 103,30 €! Zum Vergleich: Als Sparpreis kostet diese Verbindung mit BC 50 199,30 € und der Flexpreis beträgt 228,50 €. Ohne BahnCard gelten folgende Preise: Super Sparpreis 261,80 €, Sparpreis 281,80 €, Flexpreis 407,00 €!

Zum Vergleich: Freilassing – Flensburg, einfache Fahrt, ohne BahnCard, 1. Klasse: Sparpreis 225,90 €, Flexpreis 258,00 €, mit Rückfahrt kostet die Reise mit Super Sparpreis zwischen 335,80 € (bei Ankunft in Freilassing um 1.33 Uhr) und 407,80 €, als Sparpreis zwi-

schen 355,80 € und 427,80 € und der Flexpreis kostet 516,00 €! Da es Höchstfahrpreise gibt, ist die Reiseentfernung bei Erreichen dieses Höchstfahrpreises nicht mehr von Bedeutung. Deshalb kostet eine Fahrkarte für die Relation Freilassing – Hamburg-Altona genauso viel! Für das gleiche Geld kann man auch von Basel Badischer Bahnhof über Cottbus nach Puttgarden fahren. Ich finde, das sind absolut faire Angebote – oder?!

Zu Zeiten, als es keine Fahrplanauskünfte aus Computern gab und ein Mensch aus Fleisch und Blut ein „Print-Medium“ mit dem Namen „Kursbuch Gesamtausgabe“ sehr gekonnt wälzte und die Informationen handschriftlich auf ein DIN A 6-Formular geschrieben hat, wäre dieser Mensch vermutlich kaum auf diese Relation gekommen, die ich gefahren bin. 



Mit diesem Foto der FME 52 8195, das Bernhard Mrugalla am 1. Dezember 2019 in Raitersaich aufgenommen hat, wünschen wir unseren Lesern ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches Jahr 2020.



*Am 15. September 2019 feierte die Nebenbahn Wicklesgreuth – Windsbach ihren 125. Geburtstag mit Schienenbus-Sonderfahrten. Zum Einsatz kamen die Triebwagen 798 706 und 776 sowie der Steuerwagen 998 840 der Passauer Eisenbahnfreunde. Bei Wernsbach fotografierte Bernhard Mrugalla einen der Sonderzüge.*

*Mit einem langen Güterzug erreichte 220 015 am frühen Abend des 13. Oktober 2019 den Bahnhof Rülen. Hinter der Kamera stand Michael Mrugalla. Wer ein ähnliches Bild machen möchte, dem sei ein Besuch bei unserem Partnerverein MEC Nürnberg empfohlen.*



