

NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



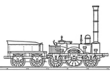
- Ausflug zur Ilztalbahn und zur Granitbahn
- Tickettour ins DB Museum nach Halle
- 50 Jahre NEF-Express



Auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik in Regensburg – im heutigen Stadtteil Candis – hat die agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG ihr Betriebswerk erweitert. Am 15. November 2025 lichtete Michael Mrugalla den aus München kommenden Alex, gezogen von ES 64 U2 - 037, vor dieser Kulisse ab.

Walter Zick fotografierte den 1440 041 als S4 auf dem Weg nach Ansbach in der Nähe des ehemaligen Haltepunkts Clarsbach. Diese Aufnahme ist inzwischen schon historisch, denn zum vergangenen Fahrplanwechsel wurde die S4 wieder auf Triebzüge der Baureihe 442 umgestellt.





Die Zeit rennt ...

Das Jahr 2025 liegt hinter uns und damit auch 190 Jahre Eisenbahngeschichte in Deutschland. Als der Adler am 7. Dezember 1835 zum ersten Mal zwischen Nürnberg und Fürth fuhr, hatte wohl niemand auf dem Schirm, was aus der Eisenbahn werden würde.

von Michael Mrugalla

Der 7. Dezember 1835 war übrigens ein Montag. Ich war lange Zeit der Meinung, es muss ein Samstag gewesen sein, weil der Fahrplanwechsel bekanntlich immer auf ein Wochenende fällt und man diesen ja vor etlichen Jahren (wieder?) in den Dezember verlegt hat. Aber offenbar steckt da was anderes dahinter. Unabhängig davon: Merken Sie sich den Montag! Am 30. Januar 2026 findet das nächste NEF-Quiz statt. Vielleicht will der diesjährige Ausrichter, Frank Türpitz, genau das wissen.

Ja – was ist bei der Eisenbahn in den zurückliegenden 190 Jahren alles passiert? Einen interessanten Abriss darüber, was in den ersten 150 Jahren passiert ist, gab es mit der Vortragsreihe von Jürgen Prem, die das Jubiläumsjahr 1985 mit den zahlreichen Sonderveranstaltungen noch einmal Revue passieren ließ. Und im kommenden Jahr wird es dazu noch einen kleinen „Nachschlag“ geben.

Bleiben also vorerst noch 40 Jahre, die aufzuarbeiten wären. Doch diese Jahre haben es in sich. Ein prägender Baustein ist sicher die Privatisierung der Bahn. Diese hat zwar viele neue Bahngesellschaften und bunte Farben auf die Schiene gebracht, aber dem Schienennetz ist diese Neuausrichtung nicht so gut bekommen, und unter den Folgen leiden wir alle bis heute. Die Sperrungen im Pegnitztal und die bevorstehende Sperrung der Strecke nach Regensburg sind die Früchte, die wir jetzt ernten. Dass es zum 200sten Jubiläum ähnlich würdige Veranstaltungen wie 1985 geben wird, darf bezweifelt werden. Aber noch ist es nicht zu spät ...

Vielleicht finden sich noch ein paar Enthusiasten, die es schaffen, etwas auf die Beine zu stellen. Diese dürften aber nicht in den Reihen von Die Bahn zu finden sein.

Wir lassen uns nicht entmutigen. Auch für das Jahr 2026 haben wir wieder verschiedene Ideen für interessante Ausflüge. Bis es soweit ist, blicken wir noch einmal zurück auf die letzten Wochen und Monate, in denen wir mit der Bahn unterwegs waren. So finden Sie auf den folgenden Seiten unter anderem einen Bericht über unseren Besuch bei der Ilztal- und der Granitbahn, zu unserem Ausflug ins Mansfelder Land und zu unserer kurzfristig angesetzten Fahrt nach Halle, um den dortigen Museumsstandort noch vor der drohenden Schließung zu besuchen.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre des NEF-Express 2-2025. Bleiben Sie gesund und schauen Sie mal wieder bei einem Vereinsabend oder einer Exkursion vorbei!





Zwischen zwei Zügen ..

3 Die Zeit rennt ...

Vereinsmeier

6 Sommerfest 2025

12 Nochmal „FensterIn“

29 Der NEF-Express wird 50 ...

NEF on tour

7 Tickettour zur Ilztal- und Granitbahn

14 Tickettour zur Mansfelder Bergwerksbahn

20 Tickettour ins DB Museum nach Halle

Fahrplan

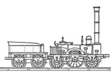
16 Veranstaltungskalender



Bei Edlhausen, einem Ortsteil von Laaber, rollte Walter Zick die 1193 900 vor die Linse. Die Lok der Weco Rail GmbH aus Wien besitzt mit 1193 901 noch einen zweiten Vectron, der aber statt der Werbung für das Logistikunternehmen Wenzel eine ähnlich gestaltete Eigenwerbung trägt. Mit den bevorstehenden Modernisierungsarbeiten zwischen Nürnberg und Regensburg im Frühjahr 2026 wird vermutlich auch diese Stelle etwas von ihrem Reiz verlieren.

Beim Besuch in Halle am 8. November 2025 war auch die 52 9900 zu bestaunen. Die auffällige Ordnungsnummer beruht auf dem Umstand, dass es sich dabei um eine von 25 auf Kohlenstaubfeuerung (System Wendler) umgebauten Loks handelt. Die 1979 ausgemusterete Lok ist die einzige erhaltene Maschine dieses Typs. Michael Mrugalla brachte aus Halle diese Aufnahme mit.





Vereinsjubiläen

25 Jahre:

391	Müller	Manfred	07/2000
392	Scheder	Raimund	07/2000

Mitglieder können das Eisenbahnmagazin zu vergünstigten Konditionen beziehen

Werte Vereinsmitglieder, bitte beachten Sie, dass Sie durch Ihre Mitgliedschaft berechtigt sind, das Eisenbahnmagazin zu vergünstigten Konditionen zu beziehen!

Wenn Sie Interesse daran haben, wenden Sie sich bitte an unseren Jörg Freudenberger.

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

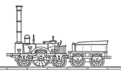
Druck: Onlineprinters GmbH, Dr.-Mack-Straße 83, 90762 Fürth

Auflage: 150 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 2025

Am 12. Juli 2025 fand wieder unser traditionelles Sommerfest statt, das wir seit vielen Jahren zusammen mit unserem Partnerverein MEC Nürnberg veranstalten.

von Michael Mrugalla

Längst Tradition ist unser Sommerfest im Juli und deswegen fand es auch dieses Jahr wieder statt.

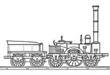
Wenn überhaupt, dann war das Wetter der einzige Punkt, über den man reden kann. Aber auch das war nicht schlecht, vor allem trocken, aber es wäre auch nicht schlecht gewesen, wenn sich die Sonne etwas ausföhrlicher hätte blicken lassen. Jammern auf hohem Niveau ...

Der Rest war, wie gewohnt, wieder hervorragend. Es gab wieder das bewährte Kuchenbuffet mit einer bunten Auswahl an Leckereien. Am frühen Abend war dann auch der Grill so heiß, dass leckere Steaks und Bratwürste auf ihm zubereitet werden konnten.

Auch das Sommerfest 2025 war wieder ein Highlight im Vereinsjahr mit netten Gesprächen und bester Verpflegung. Vielen Dank an alle, die das ermöglicht haben! 



Traditionell wurde das Sommerfest wieder mit einer kleinen Ansprache der „Vereinsoberrhäupter“ Steffen Füller und Raimund Scheder eröffnet. Michael Mrugalla lauschte den Worten und drückte dabei auf den Auslöser.



Tickettour zur Ilztal- und Granitbahn

Am Sonntag, dem 10. August, unternahmen knapp 20 Mitglieder unseres Vereins eine sommerlich-heiße Tagesfahrt nach Niederbayern. Ziel war die Ilztalbahn von Passau nach Freyung sowie die wiedereröffnete Teilstrecke der Granitbahn nach Passau-Lindau.

von Frank Türpitz

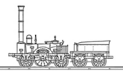
Bei strahlendem Sonnenschein starteten wir morgens von Nürnberg Hbf um 09.11 Uhr mit dem Siemens Mireo der Agilis im RE 50 in Richtung Passau.

Hinter Neumarkt/Oberpfalz stiegen an jedem Halt immer mehr in Tracht gekleidete Fahrgäste zu, Lederhosen und Dirndl in allen Variationen, die zum Gäubodenfest nach Straubing unterwegs waren.

Nach unserer Ankunft in Passau gegen 11.30 Uhr und einer gemeinsamen Mittagspause in der Gaststätte L'Osteria am Bahnhofsvorplatz bestiegen wir den Zug der Ilztalbahn – einen Dieseltriebwagen der DB-Baureihe 628.2, der seit 2023 langfristig angemietet ist und in den klassischen DB-Produktfarben Minttürkis, Pastelltürkis und Lichtgrau lackiert wurde.



Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 verkehren unter anderem zwischen Nürnberg und Passau die Mireo-Triebzüge der agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG. Frank Türpitz nahm den RE 50 in Nürnberg Hbf. auf.



Wer heute in den gemütlichen Triebwagen der Ilztalbahn nach Freyung steigt, fährt auf einer Strecke mit bewegter Geschichte. 1890 fuhren auf dem Teilstück Passau – Röhnbach die ersten Züge, und ab 1892 verband die Bahn Passau mit Freyung. Sie diente dabei nicht nur dem Personenverkehr, sondern vor allem auch dem Transport von Granit und Holz aus dem Bayerischen Wald.

Nach fast hundert Jahren endete 1982 der planmäßige Personenverkehr. Unwetterschäden setzten der Strecke 2002 zusätzlich zu und führten zur Sperrung. 2005 wurde sie offiziell stillgelegt – und schien dem Verfall geweiht.

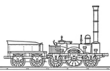
Doch Eisenbahnenthusiasten gaben nicht auf: 2006 gründeten sie die Ilztalbahn GmbH,

machten Gleise und Bahnhöfe wieder fit, und 2011 rollten wieder Züge über die gesamte Strecke – nun als Freizeitbahn mit Panoramablick. Heute lockt die Ilztalbahn jährlich viele Ausflügler in den Bayerischen Wald. Seit April 2024 betreibt sie ihre Strecke sogar in eigener Regie.

Um 12.51 Uhr verließen wir den Passauer Hauptbahnhof und fuhren zunächst entlang der Hauptstrecke Richtung Regensburg. Nach ca. drei Kilometer zweigt die Strecke ab und überquert kurz danach die Donau auf der imposanten Kachletbrücke mit Blick auf die Donau-Schleuse und das Kraftwerk Kachlet. Anschließend durchfährt der Zug vor Tiefenbach den ersten von drei Tunneln, folgt danach dicht dem Flusslauf der idyllischen



Für die Bereisung der Ilztalbahn stand in Passau der 628 256 bereit. Das Fahrzeug wurde von MaS Bahnconsult langfristig angemietet und im Frühjahr 2024 in seine ursprüngliche Farbgebung rüclackiert. Foto: Michael Mrugalla



Ilz, passiert dichte Wälder und wechselt bei Fürsteneck in das Tal des Osterbachs. Über sanfte Steigungen und vorbei an Waldkirchen erreichte unser Zug schließlich nach 49,5 Kilometer den Endbahnhof Freyung. Dort blieb nur kurze Zeit für ein Gruppenfoto, bevor es wieder zurück nach Passau ging.

Der freundliche Lokführer zeigte auf der gesamten Strecke ein Herz für die zahlreichen Fotografen im Zug und verlängerte an mehreren Stationen großzügig die Aufenthalte, um ihnen das Aussteigen mit der Kamera für Fotoaufnahmen zu ermöglichen – behielt dabei jedoch stets den Fahrplan im Blick.

Trotz der hohen Außentemperaturen sorgten die vielen gekippten Fenster während der

Fahrt für eine angenehme natürliche Kühlung im Innenraum des VT 628.2.

Zurück in Passau fuhren wir mit unserem Triebwagen nach einem fünfminütigen Halt mit Lokführerwechsel weiter auf dem derzeit befahrenen Teilabschnitt der Granitbahn nach Passau-Lindau. Die Gesamtstrecke Passau – Hauzenberg erhielt ihren Namen, weil sie vor allem dem Transport des in der Region abgebauten Granits diene. Entstanden ist sie fast vollständig in Handarbeit – unter maßgeblicher Mithilfe zahlreicher Arbeiter aus Italien, Kroatien und Österreich.

Der erste Zug fuhr am 15. November 1904 und brachte der Granitindustrie großen Aufschwung – Pflastersteine aus dem Bay-



In Freyung angekommen, nutzte Frank Türpitz den Wendeaufenthalt unter anderem für ein Foto, das auch einen Eindruck der Auslastung des Zugs vermittelt.



erischen Wald gelangten in viele deutsche Städte. Der Personenverkehr endete 1971, danach fuhren nur noch Sonderzüge.

Nach dem Hochwasser 2002 kam der Betrieb zum Erliegen. Seit der Übernahme durch die Bayerische Regionaleisenbahn 2014 und der Wiederaufnahme 2020 fahren wieder Züge, aktuell auf dem 6,3 Kilometer langen Teilstück bis Passau-Lindau.

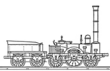
Nach der Ausfahrt aus dem Hauptbahnhof gegen 16 Uhr durchfuhren wir zunächst den 138 m langen Passauer Tunnel. Danach führt die Strecke über das nach 1945 gebaute Provisorium der im Krieg zerstörten Kaiserin-Elisabeth-Brücke über den Inn nach Passau Voglau. Nach einem Fahrtrichtungswechsel

verläuft die Route größtenteils am Inn entlang – mit herrlichem Blick auf die malerische Altstadt von Passau. Nach einem kurzen Zwischenhalt im Haltepunkt Rosenau erreichten wir nach Überquerung der Donau über die mächtige Kräutelssteinbrücke den Wendebahnhof Passau-Lindau.

Dort wurden wir herzlich von Heidi Bauer, der ersten Vorsitzenden des Fördervereins Lokalbahn Hauzenberg-Passau e.V., empfangen. Sie überreichte unserem Vorstand kleine Geschenke und betonte, wie sehr unsere Vereinsfahrt den Förderverein unterstützt. Nach einem gemeinsamen Gruppenfoto traten wir die Rückfahrt zum Passauer Hauptbahnhof an.



An der derzeitigen Endstation der Granitbahn, in Passau-Lindau, entstand ein gemeinsames Gruppenbild mit Heidi Bauer und den NEF-Fahrtteilnehmern.
Foto: Stephan Gutmiedl



Vor der Heimfahrt blieb in Passau noch Zeit für eine kurze Stärkung oder einen Spaziergang durch die Altstadt.

Um 18.31 Uhr brachte uns abends wieder der Siemens Mireo der Agilis mit dem RE 50 bequem zurück nach Nürnberg. In Straubing stiegen erneut zahlreiche Gäste in traditioneller Tracht ein, die vom Gäubodenfest zurückkehrten und mit fröhlichem Lachen und lautstarken Gesprächen die Stille im Zug abrupt beendeten – und so einen Hauch Volksfeststimmung ins Wageninnere holten.

Trotz eines Brands einer Zuglok des München-Nürnberg-Expresses am späten Abend im Nürnberger Hauptbahnhof und der damit verbundenen zeitweisen Sperrung der Gleis-

anlagen erreichten wir unseren Zielbahnhof dennoch pünktlich um 20.47 Uhr.

Abwechslungsreiche Strecken, beeindruckende Ausblicke und geschichtsträchtige Bahnlinien, kombiniert mit dem freundlichen Zugteam und einer bestens gelaunten Reisegruppe, machten diesen Tag zu einem unvergesslichen Erlebnis.



Bei der Rückfahrt entlang des Inns nach Passau Hbf gelang Frank Türpitz diese Aufnahme aus dem Führerstand des 628 256 auf die malerische Kulisse der Altstadt von Passau.

Nochmal „FensterIn“

Am 16. August 2025 fand noch einmal ein Termin zum Fenstertausch an unserem Salonwagen statt. Dazu trafen sich die bereits geübten „Tauscher“ noch einmal und legten gekonnt Hand an. Noch schneller als beim letzten Fenster war das Ziel erreicht.

von Michael Mrugalla

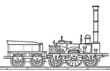
Es war ein durchschnittlicher August-Samstag-Vormittag. Es war trocken, nicht zu warm, nicht zu kalt, für die geplante Aktion also ideale Voraussetzungen.

Doch was war geplant? Nun – nachdem im vergangenen Jahr bereits zwei Fenster am Salonwagen aufgrund diverser altersbedingter Schäden an den Dichtungen mit Hilfe unserer Freunde von der Fränkischen Museumsei-

senbahn Nürnberg e. V. (FME) getauscht worden waren – eins im Salon und das andere in der Küche – stand nun ein weiteres Fenster an. Hier war zwar noch kein Wassereintritt festzustellen, aber die größtenteils noch vorhandene Dichtung hatte ihre besten Zeiten auch schon hinter sich und zeigte deutliche Auflösungserscheinungen. Die eingebaute Fensterscheibe war ebenfalls in einem Zustand, der uns dazu bewog, sie zu ersetzen,



Hier packt der Chef noch selbst mit an: Unser 1. Vorsitzender war mit dem Staubsauger zur Stelle, um den Fensterrahmen auszusaugen, während der 2. Vorsitzende die Szene im Bild festhielt.



weil bereits Anzeichen einer „Erblindung“ zu erkennen waren.

In bewährter Weise fanden sich erneut die FME-Fenstertauschexperten PD Dr.-Ing. habil. Sebastian Pfaller und Peter Schulz ein, um die Aktion zusammen mit ein paar NEF-Helfern durchzuziehen.

Peter Schulz hatte vorab die passende Dichtung und eine neue Fensterscheibe bestellt, so konnte man an jenem Samstag ohne Hindernisse starten.

Zunächst wurde die alte Dichtung entfernt und die alte Scheibe herausgenommen. Dann musste der verbleibende Fensterrahmen von den hartnäckig anhaftenden Überresten der Dichtung befreit und anschließend gesäubert werden, und auch der Zwischenraum, in dem

normalerweise die Fensterscheibe sitzt, wurde gereinigt.

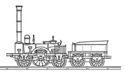
Anschließend konnte zunächst die Dichtung eingepasst und dann die Scheibe eingesetzt werden. Da die handelnden Personen schon mit den anderen Fenstern ihre Erfahrungen sammeln können, war der Tausch diesmal schon fast Routine und konnte in einer dreiviertel Stunde bewältigt werden.

Somit sind aktuell alle „unschönen“ Scheiben und Dichtungen getauscht, und unser Salonwagen sollte in diesem Bereich fit für die nächsten Jahre sein.

Ein herzliches Dankeschön für die professionelle und unbürokratische Umsetzung geht erneut an PD Dr.-Ing. habil. Sebastian Pfaller und Peter Schulz von der FME. 



Die anderen drei handelnden Personen, PD Dr.-Ing. habil. Sebastian Pfaller, Peter Schulz und Bernhard Mrugalla (von links), wurden hier beim Einpassen der neuen Fensterdichtung verewigt. Fotos (2). Michael Mrugalla



Tickettour zur Mansfelder Bergwerksbahn

15 Eisenbahnfreunde machten sich auf ins Mansfelder Land – am 27. September 2025 besuchten die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. das traditionsreiche Kupferschieferabbaugebiet im Mansfelder Land, um dort das Streckennetz der Mansfelder Bergwerksbahn zu befahren.

von Raimund Scheder

Abweichend von der Fahrtausschreibung begann die Fahrt ab Nürnberg Hbf rund eine halbe Stunde früher als geplant.

Aufgrund von Bauarbeiten im Bereich Fürth entfiel der vorgesehene Franken-Thüringen-Express (RE 29) nach Erfurt Hbf ab Nürnberg und startete erst in Erlangen. Die Fahrteilnehmer fuhren deshalb mit der S-Bahn (Bombardier Talent 2) nach Erlangen und stiegen

dort in den Franken-Thüringen-Express (Siemens Desiro HC) um.

Dies war an diesem Tag die einzige Fahrplanabweichung. Alle anderen benutzten Züge fuhren fahrplanmäßig und waren pünktlich.

Die Fahrt ging zunächst mit dem RE 29 nach Erfurt Hbf und weiter mit RE 10 (Alstom/LHB Coradia Lint 41) nach Sangerhausen zum Mit-



An unserem Besuchstag blieb die Dampflokomotive zwar kalt, konnte aber im Bahnhof Klostermansfeld ausgiebig in Augenschein genommen werden.

tagessen. Danach fuhren wir weiter mit dem RE 10 nach Klostermansfeld

Das Mansfelder Land umfasst im Westen und Nordwesten die östlichen Ausläufer des Harzes und wird im östlichen Teil durch die Saale begrenzt. Nördlich und südlich bilden die Landgemeinden der beiden ehemaligen Kreisstädte Eisleben und Hettstedt die Grenze, während von Südwesten bis Westen Sangerhausen und die Stadt Mansfeld das Mansfelder Land begrenzen.

Seit dem 12. Jahrhundert wurde dort Kupferschiefer und Silber abgebaut und verhüttet.

1880 begann der Ausbau der Mansfelder Bergwerksbahn mit den ersten fünf Kilome-

tern. Es handelt sich damit um die älteste Schmalspurbahn Deutschlands.

Die Bahn mit einer Spurweite von 750 mm erreichte im Lauf der Jahre und Jahrzehnte schließlich ein Streckennetz von rund 95 km.

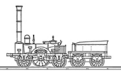
Die Mansfelder Bergwerksbahn entwickelte sich rasch zum wichtigsten Transportmittel zwischen den Mansfelder Schächten und Hütten.

Neben dem auf den Schächten geförderten Kupferschiefer und Silber beförderte die Bahn vor allem Kohle, Grubenholz und Baumaterialien. Auch der Abtransport der Schlackensteine aus den Hütten war Aufgabe der Bahn. Bis in die siebziger Jahre wurden auch

Fortsetzung auf Seite 18



Auf dem Weg nach Hettstedt konnte aus dem Schmalspurzug heraus ein LINT 41 auf der teilweise parallel verlaufenden Normalspurstrecke beobachtet werden.



Unsere Treffpunkte:

- Salonwagen: Wörnitzstraße, gegenüber dem 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:

2. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
9. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
23. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
30. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Frank Türpitz moderiert das NEF-Quiz 2026

Februar:

6. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
27. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Jürgen Prem: Eisenbahnjubiläum 1985, Teil 4: Abschlussveranstaltungen

März:

6. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
21. Sa			Jahreshauptversammlung
27. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Filme aus dem NEF-Video Archiv

April:

10. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
17. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
24. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Ferdinand von Rügen zeigt interessante Dias aus seiner Sammlung

Mai:

8. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
15. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
22. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Michael Mrugalla: Eisenbahngeschichten aus seinem Archiv
29. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

Juni:

5. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
12. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
19. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Der Weisse Fleck
26. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend



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.

www.sfnbg.de

- 09.01. 19.30 Uhr Vortrag „Jahresrückblick 2025“
13.02. 19.30 Uhr Vortrag „Ein Christian-Breindl-Vortrag“
10.04. 19.30 Uhr Vortrag „Straßen- und Stadtbahnen in Kanada“

Das aktuelle Programm der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V. finden Sie auf deren Homepage unter www.sfnbg.de/termine.



Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

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

Clubabende: jeweils montags, ab 19.30 Uhr
außer an Feiertagen

Nähere Angaben entnehmen Sie bitte der Homepage
des Modelleisenbahnclubs unter www.mec.nuernberg.de

www.mec-nuernberg.de



1.MCN – 1. märklin-club nürnberg e.V.

Clubheim: Am Wegfeld 41, 90427 Nürnberg-Buch

Geschäftsstelle: 1.MCN – 1. märklin-club nürnberg e.V.

bei Peter Reinwald (1. Vorsitzender)

Steuerwald-Landmann-Str. 39, 90491 Nürnberg

www.erster-maerklin-club.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

Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

Geschäftsstelle: Tel.: 09 11 / 69 69 14, E-Mail: zef.ev@web.de

Die Zirndorfer Eisenbahnfreunde treffen sich jeden zweiten und vierten Donnerstag
im Monat in ihrem Vereinsheim in der Weiherhofer Hauptstraße 23 in 90513 Zirndorf-Weiherhof



die Berg- und Hüttenleute mit der Bahn befördert.

Zu Zeiten der DDR waren die Bergbau- und Hüttenbetriebe im „VEB Mansfeld Kombinat Wilhelm Pieck“ vereint, benannt nach dem ersten und einzigen Präsidenten der Deutschen Demokratischen Republik, Wilhelm Pieck (1876 – 1960).

1990 wurde der Abbau von Kupferschiefer im Mansfelder Land eingestellt. Um eine Teilstrecke der Werksbahn zu erhalten, gründete sich 1991 der Verein Mansfelder Bergwerksbahn e. V., der 1994 11,8 km der Strecke erworben hat und unterhält.

Der Verein besitzt drei Dampflokomotiven, davon zwei von Orenstein & Koppel aus den

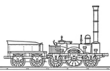
Jahren 1938 und 1939 und eine Dampflokomotive aus dem Jahr 1951, gebaut von LKM Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg. Daneben sind vier Dieselloks aus den Jahren 1961 und 1962 vorhanden, alle gebaut von LKM Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg.

Außerdem sind eine Reihe von Personen- und Güterwagen vorhanden, die alle im Erscheinungsbild von 1990 mit VEB Mansfeld Kombinat Wilhelm Pieck gekennzeichnet sind.

Die Mansfelder Bergwerksbahn startet in Klostermansfeld in ihrem unmittelbar neben dem Normalspurbahnhof gelegenen Bahnhof Benndorf und führt nach Hettstedt Kupferkammerhütte.



Nach dem Umsetzen unserer Zuglok in Bahnhof Hettstedt entstand diese Aufnahme von der eingesetzten Garnitur mit interessanten historischen Wagen, die mustergültig aufgearbeitet wurden.



Zuglok unseres Zuges war die Diesellok Nr. 33 aus dem Jahr 1962. Zur Überraschung unserer Eisenbahner im Verein war als Lokführer ein Lehrlokführer aus Nürnberg eingesetzt, der in seiner Freizeit hier tätig ist.

Für die Gruppe der Nürnberger Eisenbahnfreunde war ein Wagen reserviert, in dem ein Mitglied der Mansfelder Bergwerksbahn Informationen zur Geschichte des Bergbaus im Mansfelder Land und zur Bergwerksbahn gab.

Die Fahrt auf der 10,7 km langen Strecke mit einer Fahrzeit von rund 40 Minuten führte von Klostermansfeld über Bockstal, Zirkelschacht, Thondorf, Gleisdreieck Siersleben, Paradies und Eduardschacht nach Hettstedt Kupferkammerhütte.

Unterwegs sahen wir die Abraumhalden des Bergbaus, die zu Pyramiden aufgetürmt sind.

Danach ging es auf gleichem Weg zurück zum Bahnhof Klostermansfeld bzw. Bennedorf.

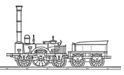
Die Fahrt war insgesamt kurzweilig, zumal der Zug auch bewirtschaftet war.

Nach Abschluss der Fahrt auf der Bergwerksbahn konnte noch das Betriebsgelände besichtigt werden und es ergaben sich noch Gespräche mit den Mitgliedern der Bergwerksbahn.

Zurück nach Nürnberg ging es zunächst mit RE 10 (BR 648 Alsthom/LHB Coradia Lint 41) nach Erfurt Hbf und weiter mit RE 29 (Siemens Desiro HC) nach Nürnberg Hbf. 



Zurück in Klostermansfeld war noch etwas Zeit, die umfangreichen Gleisanlagen zu besichtigen. Neben den Schmalspurfahrzeugen gab es „Arbeitsvorrat“ der MaLoWa Bahnwerkstatt GmbH zu sehen. Fotos (4): Michael Mrugalla



Tickettour ins DB Museum nach Halle

Am Samstag, dem 8. November, unternahmen 31 Eisenbahnfreunde dem Anlass entsprechend eine herbstlich-trübe Tagesfahrt nach Halle in Sachsen-Anhalt. Das Ziel war die Außenstelle des DB Museums im ehemaligen Bw Halle P, die aufgrund von Sparmaßnahmen der DB Stiftung den Besucherbetrieb zum Jahresende einstellen muss, hoffentlich nur vorübergehend.

von Jürgen Prem

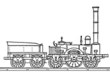
Bei herbstlich trübem Novemberwetter starteten wir morgens um 08.10 Uhr in Nürnberg Hbf mit dem Franken-Südthüringen-Express. Seit letztem Jahr gibt es diese als RE 29 bezeichnete, direkte Verbindung von Nürnberg nach Erfurt. Sie wird mit 6-teiligen Desiro HC-Zügen von Siemens Mobility bedient. Da nur sechs Züge mit der Baureihenbezeichnung 4462 für diese Verbindung von DB Regio

beschafft wurden, kann nur in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend ein 2-Stunden-Takt angeboten werden, tagsüber wird im 4-Stunden-Takt gefahren.

Unser Zug war an diesem Tag aus dem 4462 004/504 gebildet. Bei Halten in Fürth/Bay, Erlangen und Forchheim stiegen weitere Teilnehmer unserer Reisegruppe zu.



Mit dem Desiro HC 4462 004 ging es von Nürnberg nach Erfurt. Vor der Abfahrt drückte Michael Mrugalla noch auf den Auslöser.



Die Tickettour war kurzfristig ins Fahrtenprogramm des NEF aufgenommen worden, nachdem das DB Museum Ende September völlig überraschend angekündigt hatte, dass der Standort Halle zum Jahresende schließen muss. Der Standort soll zwar als Depot weitergeführt werden, aber er wird der Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich sein. Das Sanierungsprogramm der DB AG macht offenbar auch vor der Deutschen Bahn Stiftung nicht Halt, zu der das DB Museum Nürnberg mit seinen Außenstellen Koblenz und Halle zählt. Somit kann der selbstgewählte Slogan „Eisenbahngeschichte(n) erleben“, so wie es aktuell aussieht, im neuen Jahr am Standort Halle, an dem vor allem Fahrzeuge aus der Reichsbahn-Zeit in der DDR zu Hause sind, nicht mehr erfüllt werden.

Somit gab es einen gleichermaßen triftigen wie auch wehmütigen Grund, dem Museum in Halle an der Saale noch einmal einen Besuch abzustatten. Die Zugfahrt nach Erfurt verlief mit einigen Minuten Verspätungen weitgehend unspektakulär. In Bamberg konnten die „Trainspotter“ des NEF zwei abgestellte Loks der Baureihe 111 (111 065 + 111 080) erspähen, die jetzt zu Rail Bavaria Logistics (RBL) gehören und in dunkelblauer Lackierung (eine davon mit entsprechendem Schriftzug) offenbar für den Zirkus Roncalli unterwegs sind.

Hinter Bamberg ging es zügig auf die Schnellfahrstrecke in Richtung Erfurt, die jedoch für einen Zwischenstopp in Coburg nochmal für kurze Zeit verlassen werden musste. Nachdem die Höhen des Thüringer



Ab Erfurt ging es mit einem Triebzug der Baureihe 1442 in Diensten der abellio GmbH weiter nach Halle. Auch hier war Michael Mrugalla wieder zur Stelle und machte unter anderem dieses Foto.



Walds erklommen und überwunden waren, kam der Zug mit etwas Verspätung in Erfurt an. Dort hatten alle Fahrtteilnehmer rund 30 Minuten Aufenthalt bis zur Weiterfahrt nach Halle. Viele nutzten den Aufenthalt, um sich in der Bahnhofshalle mit Proviant zu versorgen.

Mit dem 5-teiligen Talent-Triebwagen 1442 309/809 des Betreibers Mitteldeutsche S-Bahn ging es um 10.37 Uhr weiter als RB 16 über Weimar, Naumburg und Weißenfels nach Halle/Salle. Auch in Halle war wiederum rund eine halbe Stunde Aufenthalt, was abermals zur kulinarischen Stärkung genutzt wurde. Sagenhaft günstig waren dort die Preise, die man selbst in der Bahnhofsgastronomie noch erspähen konnte: eine Bockwurst mit Brötchen bei einer Metzgerei in

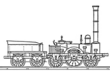
der Bahnhofshalle für nur € 2,80. Da musste natürlich zugegriffen werden, was mitunter zu längeren Warteschlangen am Verkaufstand der Metzgerei führte.

Die letzte Etappe auf der Hinfahrt legten die Fahrtteilnehmer im 4-teiligen 442 291/791 (DB Regio) zurück, der die S-Bahnlinie 47 nach Halle-Trotha bediente. Abfahrt in Halle Hbf war pünktlich um 12.27 Uhr. Die Mitfahrt dauerte nur zwei Minuten, denn der erste Halt war bereits Halle Steintorbrücke, wo sich das DB Museum befindet. Schon bei der Anfahrt zum Haltepunkt zeigten sich verschiedene abgestellte Elloks ehemaliger Reichsbahn-Bauarten, die aber nicht zum DB Museum gehören.

Das Museum befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Bw Halle P der Deut-



Der „Museums-Schuppen“ samt Drehscheibe am Standort Halle ist im letzten Betriebszustand erhalten geblieben. Michael Mrugalla ließ seinen Blick über das Gelände schweifen.



schen Reichsbahn. Hier waren lange Zeit die Schnellzug- und Personenzug-Dampflokomotiven des Standorts Halle beheimatet. Auch die Lokomotiven der benachbarten Lokomotiv-Versuchsanstalt, bekannt unter der Bezeichnung VES-M Halle, wurden im Bw Halle P betreut. Dazu zählten so legendäre Schnellzugloks wie die 18 201 und die 03 1010.

Mitte der 1970er-Jahre gehörten jeweils rund 80 Elloks und Dieselloks zum Bestand des Bw Halle P, ab 1984 waren nur noch Elloks in Halle P beheimatet. Im Zuge der Bahnreform 1994 wurde Halle P im Jahr 1999 zu einem Werk von DB Regio. Der Lokschuppen IV wurde dann aber aufgegeben und im Jahr 2003 an das DB Museum übergeben. Auch die Traditionsgemeinschaft aus der Reichsbahnzeit ist bis heute in der Außenstelle des

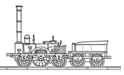
DB Museums untergebracht, der Kooperationsvertrag wurde jedoch im Jahr 2022 vom DB Museum aufgekündigt.

Die Exponate des DB Museums sind heute überwiegend im Lokschuppen IV untergebracht. Dieser Ringlokschuppen wurde 1895 erbaut und bis 1908 mit längeren Gleisen für größere Loks erweitert. Die 23 m-Drehscheibe wurde 1929 eingebaut und 1987 rekonstruiert. Sie ist bis heute betriebsfähig. Deshalb rühmt sich das DB Museum auch, dass sich am Standort Halle P „das älteste Eisenbahnmuseum der Welt“ befindet. Nicht mehr lange, so wie es aktuell aussieht.

Bislang fanden mehrfach im Jahr besondere Ereignisse auf dem Museumsgelände statt, wie z.B. das DB-Sommerfest, das Familien-



Aus dem Führerstand der 41 1185 hatte Michael Mrugalla einen guten Ausblick auf einen Teil der Besuchergruppe, die sich hier vor der 211 001 versammelt hatte.



fest, der Tag des offenen Denkmals oder eine Museumsnacht. Die regulären Öffnungszeiten waren gewöhnlich von April bis Anfang Dezember jeweils mittwochs und samstags. Extraführungen für Besuchergruppen und Schulklassen waren möglich. Die vor allem ehrenamtlichen, engagierten Mitarbeitern sind, wie wir beim Besuch feststellen konnten, mit Herzblut bei der Sache. Umso schwerer trifft es sie jetzt, wenn das Museum, das angeblich älteste Eisenbahnmuseum der Welt, tatsächlich seine Pforten zum Jahresende schließen sollte. Besuchergruppen und Schulklassen haben dann das Nachsehen.

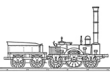
Für die gebuchte Führung durch das Museum wurden zwei Gruppen gebildet, die jeweils einem fachkundigen Museumsführer zugeordnet wurden. Bei dem Rundgang

konnten unter anderem folgende Fahrzeuge erspäht werden :

- die preußische T8 89 1004 (seit 1940, vormals 89 001 mit Baujahr 1906)
- die E18 31 der DR
- die 52 9900 mit Kohlenstaubfeuerung (ex 52 4900)
- die 41 1185, eine Reko-41 der DR
- die 211 001, erstgebaute E 11 der DR
- die 03 1010, ehemalige Versuchslok des VES-M Halle
- die 112 457 , eine DR-V100 mit 1200 PS-Motor
- die 130 101, eine von zwei „Ludmillas“, die im Jahre 1972 als Erprobungsträger erstmalig mit Zugheizung und Drehgestellen für 140 km/h ausgerüstet waren und am Ende ihrer Einsatzzeit als Bahndienstlok 754 101 fungierte.



Die Hallenser „Starlok“ 03 1010 ist natürlich leider auch längst nicht mehr betriebsfähig, hat aber im Lokschuppen wenigstens einen geschützten Abstellplatz.



- die 298 161, eine zur Rangierlok umgebaute DR-V 100 in verkehrsroter Lackierung
- die 228 802, ehemals 118 402 bzw. 118 802, eine Vertreterin der zweimotorigen DR-Eigenentwicklung

Neben den ausgestellten Fahrzeugen war im Lokschuppen auch die Vorführung des fortschrittlichen Signalsystems der Reichsbahn in der DDR sehr interessant. Das sog. HL-System (Haupt-Lichtsignal-System) der DR, welches ab 1962 auf den Strecken in der DDR eingeführt wurde und Vor- und Hauptsignalfunktionen auf einem Signalschirm vereinte, konnte unterschiedliche Geschwindigkeitsanzeigen durch verschiedene Kombinationen von gelben und grünen Lichtpunkten, teilweise auch blinkend, kenntlich machen. Anders

als bei den Signalbildern der Reichsbahn vor 1945 und bei der Bundesbahn ab 1949, bei denen das Signalbild immer von oben nach unten zu lesen war, war es im HL-System genau umgekehrt. Der untere Leuchtpunkt im Signalschirm zeigte an, welche Geschwindigkeit ab dem Signalstandort galt, während der obere Leuchtpunkt die „Vorschau“ auf das nächste Hauptsignal beinhalten.

Die klassische Vorsignal-Hauptsignal-Unterscheidung war bei der DR sozusagen aufgehoben zugunsten reiner Hauptsignale mit Geschwindigkeits-Voranzeiger für das nächste Hauptsignal. Damit konnte auch jederzeit bei Geschwindigkeitseinschränkungen signalisiert werden, welche Geschwindigkeitsstufe zulässig ist. Auch blinkende Leuchtpunkte als Voranzeiger waren möglich. Zusätzlich



Auch eine „Petroleum-P8“ in Gestalt der 112 457, einer Ost-V 100 im klassischen DR-Design, war im Lokschuppen zu bestaunen.
Fotos (2): Michael Mrugalla



gab es unter dem Signalschirm Lichtstreifen, mit denen Fahrteinschränkungen angehoben werden konnten. So wurde ein gelbes Licht unten (für 40 km/h) mittels gelbem Lichtstreifen darunter zu 60 km/h aufgewertet, und mit einem grünen Lichtstreifen sogar zu 100 km/h. Durch die Kombination von vier Begriffen oben und vier Begriffen unten am Signalmast konnten neben dem Haltbegriff (ein roter Leuchtpunkt) 16 verschiedene Signalbilder angezeigt werden. Bei der Bundesbahn behalf man sich in diesen Fällen vor allem bei Lichtsignalen mit zusätzlichen Geschwindigkeitsanzeigern, die je nach Örtlichkeit und Fahrstraße die jeweilige Geschwindigkeit vorgeben konnten.

Im Freigelände des Museums konnte dann auch noch die E 18 047 besichtigt werden,

die hier seit vier Jahren im Freien ihr Dasein fristet. Die ehemalige Bundesbahnlok mit den originalen Stirnlampen kam nach einer betriebsfähigen Aufarbeitung im Jahr 2005 nach Halle und wurde dort von der Traditionsgemeinschaft Halle P betreut. Die Fristen der Lok liefen allerdings im Jahr 2020 ab. Eine erneute Hauptuntersuchung war geplant, zerschlug sich aber aufgrund des finanziellen Aufwands. Schon damals musste gespart werden.

Nach dem geführten Rundgang konnten besonders interessierte Besucher auch noch einige Führerstände der ausgestellten Lokomotiven besichtigen. Bei den Elloks und Dieselloks war auch ein Blick in bzw. ein Gang durch den Maschinenraum möglich. Zu entdecken gab es da einiges. Hinter einer

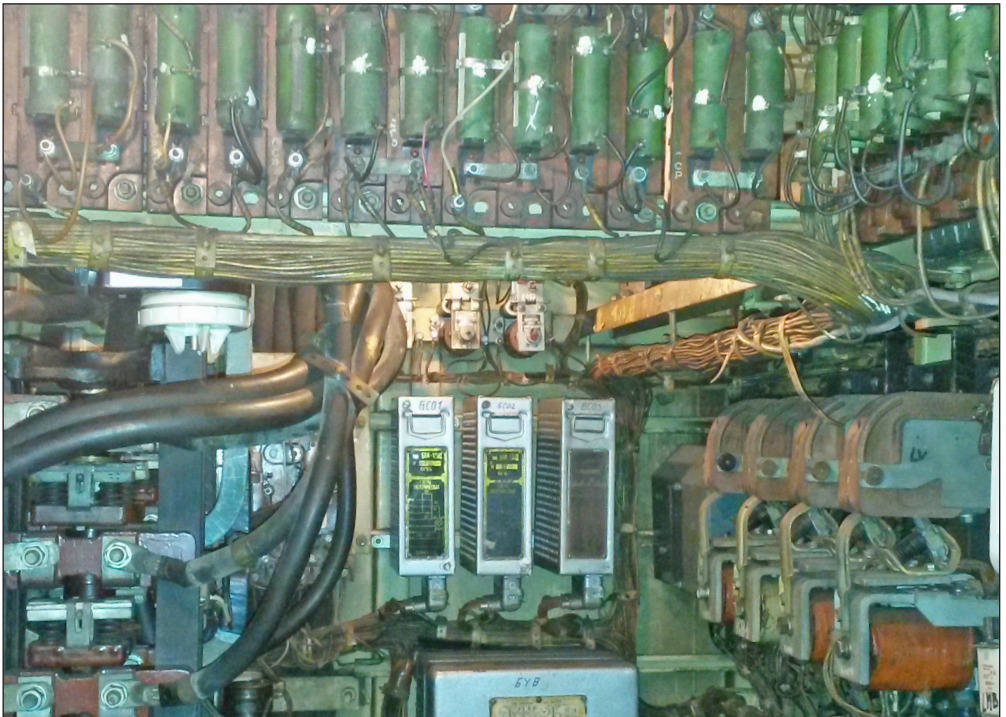


Etwas versteckt wartet – mit abgelaufenen Fristen – die E 18 047 auf das, was die Zukunft bringt. Jürgen Prem hielt die einst stolze Lok im Bild fest.

schweren Eisentür auf dem Führerstand der Ludmilla 130 101 konnte man einen Blick in die Hochspannungskammer der Lok werfen. Für alle nicht so Technikinteressierten war das vielleicht eher ein Blick in die „Kammer des Schreckens“. Verschiedenste elektrische Bauteile der dieselelektrischen Lok aus der Lokfabrik in Woroschilowgrad (heute Lugansk) sind in dieser zugänglichen Hochspannungskammer angeordnet, die natürlich nur betreten werden kann, wenn das Fahrzeug ausgeschaltet ist.

Nach rund zwei Stunden tiefer Einblicke in die Eisenbahnwelt dieses Museums hieß es Abschied nehmen. Hoffentlich war es kein Abschied für immer. Nach einer Pressemitteilung des DB Museums muss das Museum aufgrund der Sparmaßnahmen bei der

DB Stiftung seine Pforten zum Jahresende schließen. Dass man damit die überwiegend ehrenamtlich tätigten Mitarbeiter im DB Museum, die seit vielen Jahren das Museum mit hohem persönlichen Einsatz am Laufen halten, vor den Kopf stößt, muss jedem klar sein. Dem Vernehmen nach sind die Stadt Halle und das Land Sachsen-Anhalt hochgradig verärgert über das Vorgehen des DB Museums, zumal in den Standort auch Fördergelder des Landes geflossen sind. Vielleicht findet man unter dem neuen DB-Vorstand noch eine andere Lösung. Wenn Besuchergruppen und Schulklassen die Technik der Eisenbahn am Standort Halle nicht mehr vermittelt werden kann, ist das hochgradig bedenklich und wird dem selbstgestellten Auftrag des DB Museums, „Eisenbahngeschichte hautnah erleben“, in keinsten Weise gerecht. Es fühlt sich



Dieses etwas wirr anmutende Durcheinander kann man erblicken, wenn man in die Hochspannungskammer der „Ludmilla“ blickt. Jürgen Prem war so begeistert, dass er dies gleich im Bild festhielt.



für viele so an, als ob die Eisenbahntechnik der DDR vom Westen aus abgewickelt werden soll. Und im Jahr 2026 sind Landtagswahlen in Sachsen-Anhalt. Hier kann man nur hoffen, dass zusammen mit der Stadt und dem Land kurzfristig Lösungen gefunden werden, die einen Weiterbetrieb als Museum zumindest im Sommerhalbjahr möglich machen. Vielleicht muss dann auch der Eintrittspreis für das bestens gepflegte Museum etwas angehoben werden. Man traute ja seinen Augen nicht : bei den an uns verteilten Eintrittskarten betrug der Eintrittspreis für Gruppen ab 10 Personen ganze 2 € pro Person!! Familien können mit bis zu 4 Kindern das Museum sogar für 6 € besichtigen. Damit kann sich kein Museum finanzieren.

Schon etwas früher als geplant fuhr die Reisegruppe des NEF wieder von Halle-Steintor nach Halle Hbf zurück, mit dem gleichen S-Bahnzug wie bei der Hinfahrt. Um 16.06 Uhr ging es dann bei einsetzender Dämmerung von Halle Hbf weiter nach Erfurt, diesmal mit dem 1442 3xx/8xx der Mitteldeutschen S-Bahn. In Erfurt wurde die Geduld der Mitfahrenden dann zum ersten Mal an diesem

Tag auf eine harte Probe gestellt. Die Bereitstellung des Zugs nach Nürnberg verzögerte sich. Der Bahnsteig war gut gefüllt, aber in der Kälte ausharren, bis der Zug endlich aus dem Depot Erfurt kam, war kein schöner Zug von DB Regio.

Mit am Ende 35 min Verspätung begann dann um 18.30 Uhr die Heimfahrt nach Nürnberg. Wieder war der 4462 004/504 eingeteilt als Franken-Südthüringen-Express. Auf der Schnellfahrstrecke konnten bis Coburg einige Verspätungsminuten eingefahren werden, aber am Ende blieb es bei einer Ankunftsverspätung in Nürnberg Hbf von 28 Minuten.

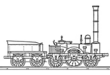
Ein interessanter Ausflug im Rahmen der NEF-Tickettours ging zu Ende, bestens vorbereitet und organisiert von unserem 1. Vorsitzenden Raimund Scheder. Trotzdem bleibt der fahle Beigeschmack, wenn man daran denkt, dass dies vielleicht die letzte Möglichkeit war, das DB Museum am Standort Halle mit seinen interessanten Fahrzeugen zu besuchen. Hoffen wir das Beste für den Standort und die Mitarbeiter dort, dass es am Ende nicht so schlimm kommt wie befürchtet. 🚩

Vielen Dank!

Im Jahr 2025 haben wieder viele Mitglieder und Freunde des Vereins zur Gestaltung unseres Vereinshefts beigetragen. Mit Textbeiträgen, Ideen/Anregungen, Korrekturlesen und Bildern unterstützten uns folgende Personen:

Volker Credé, Jörg Freudenberger, Reiner Gubitz, Dr. Ullrich Huckfeldt, Otwin Krause, Matthias Maier, Jan Münchberger, Bernhard Mrugalla, Claudia Mrugalla, Rainer Müller, Jürgen Prem, Klaus Probst, Ferdinand von Rüden, Raimund Scheder, Frank Türpitz und Walter Zick.

Vielen Dank für die Unterstützung!



Der NEF-Express wird 50 ...

Vor knapp 50 Jahren gab es einen Einschnitt in der Vereinsgeschichte. In die damalige Vorstandschaft wurde ein neuer Schriftführer gewählt und dieser polierte die bisherigen Rundschreiben fortan etwas auf ...

von Michael Mrugalla

Der damals neu gewählte Schriftführer war unser leider viel zu früh verstorbener Norbert Baumann, und der hatte die Idee, das bisherige Vereinsrundschreiben in neuer Form zu verteilen.

Somit erschien im Januar 1976 die erste Ausgabe unseres NEF-Express. Redaktionell wurde das Heft zunächst von Norbert Baumann betreut, die drucktechnische Seite übernahm Ludwig Bejdl. Ab der siebten Ausgabe unterstützten dann auch Rainer Müller und Richard Schatz.

Mitte 1978 zog sich Norbert Baumann zurück, fortan unterstützten zunächst Helmut Reichert und Gerhard Hörl, später auch Albert Steiner.

Ab Ausgabe 2/1981 zeichneten dann Albert Steiner, Richard Schatz und Otto Uhlmann verantwortlich, ab Heft 4/1983 stieß Rainer Müller wieder zum Team, dafür schied Otto Uhlmann aus. Ab NEF-Express 2/1988 waren dann nur noch Richard Schatz und Rainer Müller aktiv.

Nach dem Tod von Richard Schatz übernahm wieder Norbert Baumann ab der Ausgabe 2/1990 die Erstellung.

Ab der Ausgabe 2/1995 übernahmen Günter Knieling und Ludwig Bejdl die Verantwortung vom erkrankten Norbert Baumann,

ab der vierten Ausgabe 1998 erstellte Ludwig Bejdl das Heft dann alleine.



Mit Heft 2/2000 übernahm dann ein Team aus Michael Mrugalla, Gerhard Klug, Georg Oßwald und Christoph Kretschmer die Erstellung. Seit der Ausgabe 1/2004 besteht das Redaktionsteam aus Michael Mrugalla und Gerhard Klug.

Inzwischen, Sie halten gerade die Ausgabe 175 in der Hand, hat sich natürlich viel verändert. Das ist hauptsächlich der technischen Weiterentwicklung geschuldet.

Seit dem Heft 50, das im April 1988 erschien, wurden die Bilder – damals noch in



schwarz-weiß – auf den Umschlagseiten in deutlich höherer Qualität wiedergegeben.

Seit dem Heft 4/2000, der Ausgabe 100 des NEF-Express, hat der Farbdruck Einzug gehalten. Zunächst wurden nur die Umschlagseiten im Vierfarbdruck erstellt, später auch der jeweils innerste Druckbogen des Hefts.

Seit dem letzten Heft, der Ausgabe 1/2025, sind nun, das ist Ihnen wahrscheinlich schon aufgefallen, alle Seiten farbig gedruckt.

Und natürlich hat sich auch technisch vieles verändert. Heutzutage entsteht das Heft mit einem zeitgemäßen Layout-Programm. Aktuell verwenden wir das Programm Indesign.

Die Texte kommen normalerweise auf elektronischem Weg per E-Mail an. Diese werden im Idealfall dann von unserem Otwin Krause schon vorm Layouten korrekturgelesen. Meist jedoch tritt der nicht so ideale Fall ein, dass Otwin Krause die Daten (schon fertig layoutet) erst sehr spät am Vorabend des Tages, an dem das fertige Heft zur Druckerei soll, bekommt. Oftmals zu unchristlichen Zeiten macht er sich dann ans Werk und schickt die Datei(en) mit seinen Änderungsvorschlägen am nächsten Morgen zurück, sodass diese noch in die Satzdatei eingearbeitet werden können.

Ein Arbeitsplatz mit zwei Monitoren hat sich dafür als sehr praktisch erwiesen, denn dann kann man auf einem Monitor die Satzdatei öffnen und auf dem anderen Bildschirm die PDF-Datei mit den Korrekturvorschlägen ansehen.

Auch die meisten Bilder, die heutzutage veröffentlicht werden, erreichen uns in digitaler Form. Selten ergibt sich die Notwendigkeit, ein Dia oder ein Negativ zu digitalisieren.

Aber auch das stellt keine Herausforderung dar und ist problemlos möglich.

Viele digitale Bilder, die uns erreichen, müssen dann umgerechnet werden, weil die Auflösung, mit der die Kamera die Bilder aufnimmt, nicht für den Druck geeignet ist. Teilweise werden Bilder auch etwas aufgehellt oder der Kontrast nachbearbeitet. Das alles wird mit dem Programm Photoshop gemacht. Retuschen, mit denen ein Bild verändert wird, gibt es im NEF-Express normalerweise nicht. Wenn dies mal der Fall sein sollte, wird das auch explizit erwähnt bzw. gekennzeichnet.

Doch zurück zum Heft: Wenn dann alle Änderungsvorschläge bearbeitet sind, wird die Satzdatei für die Druckerei ausgegeben. Dafür gibt es im Satzprogramm einen Datensatz mit den spezifischen Einstellungswünschen der Druckerei, um ein möglichst gutes Druckergebnis zu erzielen.

Diese spezielle Datei wird dann bei der Druckerei in Auftrag gegeben und anschließend auf deren Server hochgeladen. Im Digitaldruckverfahren ist das Heft dann sehr schnell fertig und wird an die Leserschaft verteilt.

Es hat sich seit der ersten Ausgabe zwar viel verändert, aber 50 Jahre sind ein stolzes Alter für ein Vereinsheft, das aus einem Rundschreiben entstand. Die Anzahl der Ausgaben pro Jahr hat sich zwischenzeitlich auch verringert. Das liegt aber vor allem daran, dass Vereinsinformationen inzwischen per elektronischem Rundschreiben und über unsere Homepage publiziert werden. Außerdem ist die Anzahl der eingereichten Beiträge leider deutlich zurückgegangen.

Dennoch hoffen wir, dass wir auch in Zukunft noch viele interessante Ausgaben des NEF-Express für Sie erstellen können.





Auffällige Exoten im Bestand von DB Cargo sind die Class 66 Maschinen, die teils als Baureihe 077, teils aber auch als Baureihe 247 im Bestand geführt werden. Ein Großteil der Loks trägt noch die Lackierung der Euro Cargo Rail, der französischen DB Cargo-Tochter. Tim Mrugalla verewigte am 17. Juni 2025 in Kastl (Oberbay) die 077 040.

Am 7. Dezember 2025 fotografierte Bernhard Mrugalla den aus Heilsbronn ausfahrenden Nikolaus-Sonderzug der Fränkischen Museums-Eisenbahn e.V. Nürnberg (FME) nach Rothenburg ob der Tauber. Da die FME-Stammlok 52 8195 aktuell hauptuntersucht wird, kam die Leihlok V 100 1019 der Ulmer Eisenbahnfreunde e. V. zum Einsatz.



