

NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



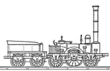
- Ausflug zur Jagsttalbahn und nach Lindau
- Tickettour ins Außerfern
- Jahresrückblick 2025



Die Streckensperrung zwischen Nürnberg und Regensburg bescherte der eingleisigen Strecke zwischen Regensburg und Ingolstadt zusätzlichen Verkehr. Zwischen Sinzing und Gundelshausen wurde in Höhe der Ortschaft Matting eine Ausweiche errichtet. Walter Zick fotografierte dort am 8. April 2026 die 185 208 mit ihrer Schwester 185 209.

Mit der Traktion des IC 2160 war am 6. April 2026 die 147 580 betraut. Walter Zick überprüfte das im frisch ausgeholzten Einschnitt zwischen Roßtal und Raitersaich, in der Nähe des ehemaligen Haltepunkts Clarsbach, und brachte uns dieses Foto davon mit.





Und wieder nicht Weltmeister ...

Die vergangenen Tage und Wochen waren geprägt von einer omnipräsenten Werbung und Berichterstattung rund um die Fußball-Weltmeisterschaft 2026. Deutschland ist wenig ruhmreich frühzeitig ausgeschieden. Spanien ist der neue Weltmeister und wir können uns wieder dem Alltag widmen.

von Michael Mrugalla

Alltag bei der Eisenbahn sind inzwischen leider Themen wie Verspätungen, Betriebsstörungen, Zugausfälle, Personalmangel und Streckensperrungen. Der Raubbau, die Misswirtschaft und das ungenügende Management der vergangenen Jahre machen sich inzwischen immer stärker zu Lasten der Kunden bemerkbar, sowohl im Personen-, wie auch im Güterverkehr.

So wurde unlängst tatsächlich erwogen, die seit dessen Eröffnung im Jahr 1982 verkehrenden Mülltransporte zum Müllkraftwerk Schwandorf von der Schiene auf die Straße zu verlagern, weil DB Cargo den bestehenden Transportvertrag DB Cargo zum 31. Dezember 2026 gekündigt hat. Inzwischen ist jedoch klar, dass Rail Bavaria Logistik (RBL) zum 1. Januar 2027 den Transport der Abfälle auf der Schiene übernehmen wird. Gut 80 Prozent der Abfälle aus dem Einzugsgebiet des Zweckverbands Müllverwertung Schwandorf rollen auf der Schiene zum Kraftwerk, nur Müll aus der direkten Umgebung wird nicht zu einer Umladestation gebracht, sondern direkt angeliefert. Für DB Cargo sind diese Verkehre nicht mehr wirtschaftlich ...

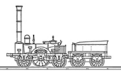
Eine relativ neue Idee zur Modernisierung und Ertüchtigung der teils mehr als maroden Infrastruktur sind sogenannte Korridor-Sanierungen. Vor unserer Haustüre passiert das gerade zwischen Nürnberg, Regensburg und Passau. Das westliche Teilstück sollte von 6. Februar bis 10. Juli 2026 saniert und modernisiert werden, inzwischen wurde aber verlautbart, dass sich die Arbeiten voraussichtlich bis 31. Juli 2026 verzögern. Hoffen wir mal, dass es dabei bleibt.

Gehofft haben wir auch bei unserem Ausflug am 27. Juni 2026 ins Außerfern, nämlich dass es endlich mal gelingt, die Strecke durchgehend zu befahren. Ob wir es tatsächlich geschafft haben und was auf der Tour sonst noch alles passiert ist, können Sie ab Seite 20 in diesem NEF-Express nachlesen.

Außerdem finden Sie dort unter anderem Berichte über die Mitgliederversammlung, über unseren Besuch bei der Jagsttalbahn und auch über verschiedene andere Aktivitäten im Vereinsleben. Ab Seite 30 blickt Volker Kabisch zurück auf den Brückenneubau über das Aurachtal bei Emskirchen vor 10 Jahren, und ab Seite 35 hat Raimund Scheder für Sie das Vereinsjahr 2025 noch einmal zu einem kompakten Rückblick zusammengefasst.

Wie immer wünschen wir Ihnen viel Spaß bei der Lektüre des neuen NEF-Express. Bleiben Sie gesund und schauen Sie mal wieder bei einem Vereinsabend oder einer Exkursion vorbei, denn auch für dieses Jahr stehen noch ein paar interessante Veranstaltungen im Vereinskalender. Diesen finden Sie im vorliegenden Heft übrigens auf Seite 22.





Zwischen zwei Zügen ..

- 3 Und wieder nicht Weltmeister ...

Vereinsmeier

- 6 Lollo beim Weihnachtsfrühschoppen 2025
14 Mitgliederversammlung 2026
28 Waggonpflegetag 1/2026
29 Infostand beim Jubiläum der Straßenbahnfreunde
35 Jahresrückblick 2025

NEF on tour

- 7 Zum Jahresabschluss ans „Schwäbische Meer“
9 Zu Gast bei Freunden
17 Ausflug zur Jagsttalbahn
20 Ein neuer Versuch: Durchs Außerfern ...

Hintergründiges

- 30 Vor 10 Jahren: Brückenneubau über das Aurachtal bei Emskirchen

Fahrplan

- 22 Veranstaltungskalender



Vom 21. bis 25. Mai 2026 fand in Regen das „drumherum – Das Volksmusikspektakel“ statt. Die Züge der Waldbahn wurden dafür extra verstärkt, die Strecke zwischen Bodenmais und Zwiesel wurde mit einer vierteiligen Schienenbusgarnitur der Passauer Eisenbahnfreunde bedient, und zwischen Gotteszell und Zwiesel pendelte zusätzlich der VT 07 der Länderbahn GmbH, den Michael Mrugalla am 23. Mai 2026 in Regen fotografierte. Vom Prinzip her gut gedacht, sorgte die DB Infra Go jedoch mit einer aus einer Stellwerksstörung resultierenden Streckensperrung über das Wochenende für reichlich Chaos ...

Mit der frisch aufgearbeiteten und fast in den Auslieferungszustand zurückversetzten 218 455 findet sich ein neues Schmuckstück im Bestand der Joseph Hubert Bauunternehmung GmbH & Co. KG.

Am 4. Juni 2026 brachte sie einen Sonderzug unseres Partnervereins, der Fränkischen Museums-Eisenbahn e. V. Nürnberg, an den Bodensee. Vor dessen Abfahrt in Schwabach drückte Tim Mrugalla auf den Auslöser seiner Kamera.





Vereinsjubiläen

45 Jahre:

272 Jahreis Gerd 06/1981

40 Jahre:

282 Maier Matthias 07/1986

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.

Ergebnis NEF-Quiz 2026:

1. Platz: Jürgen Prem
2. Platz: Martin Schulte-Nover
3. Platz: Michael Mrugalla
4. Platz: Bernhard Mrugalla
5. Platz: Reiner Gubitz
6. Platz: Klaus Probst

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

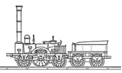
Druck: Onlineprinters GmbH, Dr.-Mack-Straße 83, 90762 Fürth

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.



Lollo beim Weihnachtsfrühschoppen 2025

Wie es bei den Nürnberger Eisenbahnfreunden e. V. Tradition ist, fand auch 2025 wieder am 2. Weihnachtsfeiertag der beliebte Frühschoppen statt. Auch diesmal gab es wieder etwas Besonderes zu bestaunen.

von Michael Mrugalla

Inzwischen hat es sich etabliert, dass es beim Weihnachtsfrühschoppen nicht nur Glühwein- und Kaffee-Varianten sowie allerlei leckeres Weihnachtsgebäck gibt, sondern dass es auch modellbahntechnisch etwas zu bestaunen gibt.

Wiederum war es Jürgen Prem, der aus seiner Sammlung etwas mitgebracht hatte. Diesmal waren es Modelle der 216 004, der 323 759 und ein Transportwagen für letztere, allesamt im Maßstab 1:32 (Spur 1). Dazu gab

es noch ein ordentliches Stück Gleis. Auf diesem konnten dann diverse Fahrmanöver sowie Licht- und Soundfunktionen dieser Loks ausprobiert werden.

In geselliger Runde verging die Zeit wie im Flug und schon bald mussten die ersten Besucher Richtung Mittagessen aufbrechen.

Vielen Dank an Raimund Scheder, der sich wie gewohnt um die Heizung, die Deko und die Verköstigung gekümmert hatte, und an Jürgen Prem für die „Modellbahn“.



Der Weihnachtsfrühschoppen im altherwürdigen VT 10 551i hat eine lange Tradition. Auch der „Modellbahn-Teil“ gehört inzwischen fest dazu. Michael Mrugalla hielt das auch 2025 im Bild fest.

Zum Jahresabschluss ans „Schwäbische Meer“

Nachdem wir im Rahmen unserer Exkursion nach Passau im August 2025 Lindau im Südosten Bayerns besucht hatten, stand kurz vor dem Jahreswechsel noch ein Besuch in Lindau im Südwesten auf dem Programm.

von Michael Mrugalla

13 Teilnehmer hatten sich für den letzten NEF-Ausflug des Jahres 2025 angemeldet. Ziel der Fahrt am Samstag, den 27. Dezember 2025 war der Lindauer Inselbahnhof. Doch wie inzwischen bei der Bahn üblich, verlief die Fahrt wieder etwas anders als eigentlich geplant.

Für die Anreise war der RE 3284 geplant, gebildet aus 612er-Triebwagen, dessen Lauf wir durchgehend von Nürnberg Hbf bis Lindau Insel nutzen wollten. Zwei Tage vor Reisebe-

ginn änderte die DB aus nicht nachvollziehbaren Gründen jedoch kurzfristig den Zielbahnhof. Der Zug fuhr also statt nach Lindau Insel nach Lindau-Reutin. Aufgrund der guten Anbindung ist das prinzipiell zwar kein Problem, sonderbar war es tritzdem.

Wir fuhren also tatsächlich in den Ortsteil Reutin und nutzten von dort dann einen aus Österreich kommenden Talent-Triebzug, der uns das kurze Stück zum eigentlichen Zielbahnhof brachte.



Der obligatorische Verdauungsspaziergang führte von der Gaststätte zur Seepromenade. Dort fotografierte Michael Mrugalla eine der bekannten Lindauer Ansichten, die Statue des Bayerischen Löwen und den Leuchtturm.



Den rund dreistündigen Aufenthalt in Lindau nutzen die Teilnehmer – verstärkt durch unser Mitglied Wolfgang Huth, der unabhängig von unserer Tour in Lindau verweilte und sich während unseres Besuchs zu uns gesellte – zunächst für einen Besuch des Restaurants „Zum alten Rathaus“. Nach einer ordentlichen Stärkung, vielfach mit regionaltypischer Kulinarik, war man bereit für einen kleinen Bummel über die schöne Altstadtinsel.

Sehenswürdigkeiten wie die Statue des Bayerischen Löwen und der steinerne Lindauer Leuchtturm, aber auch die Seepromenade am Hafen mit Blick auf den See konnten in Augenschein genommen werden. Das Wetter war bedeckt, aber trocken und nicht zu kalt, insofern also gute Bedingungen.

Die eigentlich um 14.03 Uhr geplante Abfahrt mit dem RE 3885 von Lindau Insel nach München Hbf wurde seitens der DB ebenfalls nach Reutin verschoben. Daher nutzten wir wieder einen Regionalzug Richtung Österreich, um unsere 612-Einheit, die uns über die schöne Allgäubahn in die bayerische Landeshauptstadt bringen sollte, zu erreichen. Das funktionierte auch problemlos und München Hbf wurde dann mit leichter Verspätung erreicht.

Den Rest der Reise bewältigten wir nach einigen Änderungen und Irrungen und Wirrungen in München Hbf mit dem berühmten Skoda-RE 1, der uns wie erwartet (was nicht mit planmäßig gleichzusetzen ist) zurück nach Nürnberg brachte. 



Vor der Abfahrt, zurück nach Lindau Reutin versammelte sich ein Großteil der Gruppe zu einem Erinnerungsfoto. Am Auslöser agierte dankenswerter Weise Zhiting Cai.

Zu Gast bei Freunden

Die Nürnberger Eisenbahnfreunde und die Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn pflegen seit langem eine enge Partnerschaft. Die Vereine sind gegenseitig Mitglied und viele Einzelmitglieder gehören beiden Vereinen an. Die NEF besuchten die Straßenbahnfreunde vor ihrer Jahresversammlung am 21. März 2026 und gratulierten ihnen damit auch zu deren diesjährigem fünfzigjährigen Vereinsjubiläum.

von Fritz Ferstl

Die 31 NEF-ler versammelten sich pünktlich an der Endhaltestelle Worzeldorfer Straße, obwohl einige Zweifel hatten, ob die Veranstaltung überhaupt stattfinden würde. Denn ausgerechnet an diesem Tag wurde die Verkehrs-Aktiengesellschaft VAG von Verdi bestreikt. In den Tagen vorher glühten bei den

beiderseitigen Organisationsteams die Drähte, und so konnte die Fahrt doch stattfinden. Weil der Straßenbahnbetrieb komplett eingestellt war, kam adäquater Ersatz durch den vereinseigenen Museumsbus 135 von 1987, der 1992 zum ersten Erdgasbus Deutschlands umgerüstet wurde.



Statt Stahl auf Stahl war Gummi auf Asphalt für den Weg von der Worzeldorfer Straße zum Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße angesagt. Michael Mrugalla machte vor der Abfahrt ein Erinnerungsfoto.



Der Bus mit dem spontan einspringender Busfahrer Manuel Knöchelmann brachte uns in den Straßenbahn-Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße (im Straßenbahner-Jargon „HAS“). Die Streikposten betrachteten uns etwas argwöhnisch, aber unsere Betreuer waren ja nicht im Dienst, sondern ehrenamtlich tätige Vereinsmitglieder.

Eine schöne Überraschung war eine kurze Fahrt mit dem Museumswagen 363 auf dem Probegleis, die exklusive Blicke auf das benachbarte Siemens-Trafowerk und die MAN-Motorenfabrik bot. Der Wagen wurde 1976 als Typ N6 geliefert, um die letzten Zweiachser abzulösen. In den frühen 1990er-Jahren wurde die Serie mit einem zusätzlichen niederflurigen Mittelteil zu Achtachsern

vom Typ N8 erweitert. Dieser recht modern anmutende Wagen gehört bereits seit 2011 zur Museumsflotte, während seine elf „Geschwister“ bis heute in Krakau im Linienbetrieb fahren.

Ulrich von Stockhausen, Vereinsmitglied und Ingenieur bei der VAG, führte uns durch den Betriebshof, der 2003 eröffnet wurde. Er ist Ersatz für die veralteten Standorte, die zudem nach den Streckenstilllegungen durch den U-Bahn-Bau nur umständlich über lange Betriebsstrecken zu erreichen waren.

Die Abstellhalle bot für diejenigen, die sie schon einmal besucht hatten, ein ungewöhnliches Bild. Sie war bis auf den letzten Standplatz gefüllt, wie das sonst nur während der nächt-



Dieses Gruppenbild mit Damen, dem historischen Erdgasbus mit der Nummer 135 und dem 50-jährigen Straßenbahnwagen vom Typ N8S-NF mit der Nummer 363 verdanken wir Klaus Funk.

lichen Betriebsruhe der Fall ist. Die Halle fasst den gesamten Fahrzeugpark, zunächst waren das 52 Züge (14 GT6, 26 GT8 und die 12 N8). Für die 26 Siemens-Avenios, die die neuen Linien 10 und 11 und die kommenden Neubaustrecken bedienen, wurde ein Anbau mit weiteren fünf Gleisen errichtet. Damit sind die Möglichkeiten an der HAS ausgeschöpft, aber im Zuge der Stadt-Umland-Bahn sind bereits weitere Standorte in Sicht.

Die schwere Instandhaltung (entsprechend der früheren Hauptwerkstätte) hat Stumpfgleise, auf denen die Wagen längere Zeit stehen bleiben. Angeschlossen sind Werkstätten für die Drehgestelle und eine Unterflur-Radsatzdrehmaschine. Auch hier herrschte Streikbedingte Ruhe, nur die Werkstattgruppe der Straßenbahnfreunde arbeitete am Museumswagen 111 und seinem Beiwagen 1304, um sie für das Jubiläumsprogramm am 4. und 5. Juli einsatzbereit zu machen.

Die Werkstatt teilt sich auf. Im Teil für die betriebsnahe Wartung werden während des täglichen Aufenthalts Verschleißteile getauscht und kleinere Schäden repariert. Hier liegen Durchfahrtsgleise, sodass die Wagen direkt in die Abstellhalle vorrücken können.

Der Gleisbahnhof ist erst später von der Maximilianstraße an die HAS umgezogen und hat hier Lagerflächen, Abstellmöglichkeiten für die Baufahrzeuge und eine Gleisbiegemaschine.



Beim Rundgang durch die Hallen gab es für die Teilnehmer Informationen aus erster Hand. Ulrich von Stockhausen, Leiter Fahrzeugtechnik in den VAG-Werkstätten für Schienenfahrzeuge, führte die Gruppe. Foto: Michael Mrugalla



Darüber hinaus gibt es Hochbauten für Werkstätten, Büros, die Fahrschule und Sozialräume. Ein weiterer Gebäudetrakt ist zurzeit im Bau.

Inzwischen war der Vorsitzende der Straßenbahnfreunde, Wolfgang Klemm, zur Gruppe gestoßen und begleitete uns zum Historischen Straßenbahndepot St. Peter. Dort war schon 1888 ein Depot mit Stallungen für die Pferde-Straßenbahn entstanden, das 1906 für den elektrischen Betrieb erweitert wurde.

Im Krieg wurde es schwer zerstört, aber schon bald auf den alten Grundmauern wiederaufgebaut. In den 1970er-Jahren diente es nur noch zum Abstellen von Reservewa-

gen, bis es zum Eisenbahnjubiläum 1985 als Straßenbahnmuseum eröffnet wurde. Was nur für die eine Saison gedacht war, konnte dank der VAG und des Straßenbahnfreunde-Vereins im letzten Jahr sein Vierzigjähriges als Museum feiern.

Das Museum beherbergt eine einzigartige Sammlung von Originalfahrzeugen aus allen Epochen der Nürnberg-Fürther Straßenbahn. Das beginnt mit dem Pferdebahnwagen 11 aus der ersten Serie von 1881, dem Pferdebahn-Sommerwagen von 1888 und einem der ersten elektrischen Wagen Nr. 3 von 1896.

Weiter ging es zu den Jugendstilwagen, von denen der 701 direkt nach seiner Verwendung als Fahrschulwagen einer der ers-



(Fast) alle planmäßig eingesetzten Straßenbahnwagen konnten bei unserem Besuch angetroffen werden. Michael Mrugalla nahm einen Teil davon in der bis auf den letzten Platz gefüllten Abstellhalle auf.

ten betriebsfähigen Museumswagen wurde. Der Triebwagen 204 hatte die Zeiten mehr schlecht als recht als Salzstreuwagen überlebt und wurde von den Straßenbahnfreunden aufwändig in den heutigen, mustergültigen Zustand versetzt. Dazu wurden 2012 der Beiwagen 336 und 2019 der Beiwagen 1023 auf originalen Untergestellen durch den Krakauer Verkehrsbetrieb rekonstruiert.

Besonders spannend fanden die Teilnehmenden die Geschichte des Zeppelinwagens 144, der im Lauf seines Lebens mehrmals zwischen Nürnberg und Krakau ausgetauscht wurde. Seit wenigen Monaten ist er nun im Nürnberger Museumsbetrieb, und Krakau hat sich zusätzlich ein Duplikat für seine eigene Museumsflotte geschaffen.

Wolfgang Klemm führte uns noch zu den zahlreichen weiteren Originalfahrzeugen, angefangen mit den Zweiachsern der 1920er bis 1950er-Jahre bis zu den Vier- und Sechsaachsern der 1950er- und 1960er-Jahre. In einigen Wagen und darum herum gibt es Ausstellungen zur Geschichte und Technik der Straßenbahn.

Voller interessanter Eindrücke und mit einem herzlichen Dank an die Kollegen von den Straßenbahnfreunden bestieg die Gruppe den Bus, der sie direkt zum Falkenheim brachte, um sich für die anstehende Jahreshauptversammlung zu stärken. 



Im Historischen Straßenbahndepot St. Peter angekommen, führte uns Wolfgang Klemm, der 1. Vorsitzende der Freunde der Nürnberg Fürther Straßenbahn e.V., durch die interessante Ausstellung.
Foto: Michael Mrugalla



Mitgliederversammlung 2026

Am 21. März 2026 fand die diesjährige Mitgliederversammlung statt. Jörg Freudenberger war dabei und hat für uns alle wichtigen Punkte zusammengetragen.

von Jörg Freudenberger

Zu Beginn begrüßte Vorsitzender Raimund Scheder die 25 Anwesenden und eröffnete die diesjährige Jahreshauptversammlung.

Es folgten diverse Danksagungen an zahlreiche Mitglieder, die sich für das Vereinsleben engagieren:

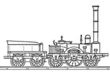
- allen Ideengebern, Ausarbeitern und Reiseleitertätigkeiten bei den Ticket-Touren.
- allen Mitgliedern, die 2025 Dienste für den Verein geleistet haben.
- allen Vortragenden bei den Lokalveranstaltungen. Die Vorträge im Vereinslokal finden immer stärkeren Zuspruch. Die Themen sind vielfältig, auch da eine Reihe Vortragenden

der zur Verfügung steht. Ein Highlight war der Rückblick auf das Eisenbahnjubiläumsjahr 1985, an das Jürgen Prem in vier Vorträgen mit viel Insiderwissen erinnerte.

- Ein großer Dank geht dabei an Frank Türpitz für die Gestaltung des NEF-Internetauftritts, seine laufende Betreuung und Gestaltungsideen. Der Internetauftritt des NEF unter www.nef-online.de unterrichtet über aktuelle Veranstaltungen und eine Reihe von Beiträgen zu Eisenbahnthemen.
- Besonderer Dank an Michael Mrugalla für die Gestaltung und Herstellung des NEF-Express. Unsere Vereinszeitung ist wieder in zwei Ausgaben erschienen, die über das ak-



Vor der offiziellen Eröffnung der Jahreshauptversammlung konnten sich die Teilnehmer noch mit einem Mittagessen stärken. Michael Mrugalla machte, bevor es serviert wurde, noch ein Foto.



tuelle Vereinsgeschehen informieren. Den NEF-Express gibt es jetzt seit rund 50 Jahren. Michael Mrugalla und Gerhard Klug verantworten ihn seit 25 Jahren.

- allen Mitglieder, die Berichte für den NEF-Express und Schiene aktuell geschrieben haben, und an den Korrekturleser Otwin Krause.

- Klaus Probst für die Organisation der Lokalveranstaltungen, Gewinnung neuer Vortragenden und die Koordination der Vorträge

- Ulrich Montfort für den Versand der Geburtstagskarten.

- Gerhard Klug für die Betreuung des NEF-Internetauftritts und des NEF-E-Mail-Postfachs.

- allen Mitgliedern, die Berichte für NEF-Express und Schiene aktuell geschrieben haben.

- Monika Mrugalla und allen Helfern für die Organisation und Durchführung des gemeinsamen Sommerfests von NEF und MEC.

- Ein großer Dank geht an unseren Partnerverein, die Fränkische Museums-Eisenbahn e. V. Nürnberg (FME), und hier an den 1. Vorsitzenden Dr.-Ing. Sebastian Pfaller und vor allem an den Technischen Leiter der FME, Peter Schulz. Beide haben mit ihrem technischen Sachverstand mittlerweile mehrere Fenster des Salonwagens saniert.

Als Dankeschön für die tatkräftige Unterstützung überwies der NEF dem Partnerverein FME eine Spende für die Revision der Dampflokomotive 52 8195-1

Scheder bedankte sich auch bei allen Helfern, die bei den beiden Waggonpflegetagen im Jahr 2025 mitgemacht und damit dazu beigetragen haben, dass der Salonwagen

und das Grundstück in einen ordentlichen Zustand versetzt wurden. Aber auch abseits der Waggonpflegetage gibt es immer wieder Arbeiten am Waggon und dem Grundstück, die erledigt werden müssen. Zu nennen sind hier vor allem die regelmäßigen Säuberungsaktionen im Waggon, der Getränkeeinkauf und die Pflege der Außenanlage.

Vereinsbibliothek

Die Neuordnung der Vereinsbibliothek, die rund 600 Werke umfasst, wurde im Jahr 2023 vom Bücherwart Klaus Probst abgeschlossen. Alle Bücher können von den Vereinsmitgliedern ausgeliehen werden.

Entwicklung Waggongrundstück

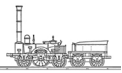
Der Mietvertrag für das Grundstück ist nicht gekündigt. Die Kündigungsfrist beträgt nur drei Monate zum Quartalsende. Der Grundstückseigentümer hat zugesichert, dass er den Verein rechtzeitig informieren würde.

Mit einer Bebauung des Grundstücks ist wohl irgendwann zu rechnen. Konkrete Bauabsichten sind aber nicht bekannt. Im Falle einer Kündigung des Waggonstellplatzes stellt sich dann natürlich die Frage: „Wohin mit dem Salonwagen?“. Gegebenenfalls muss hier dann schnell entschieden werden.

Ziel des Vorstands ist es natürlich, den Salonwagen für eine Vereinsnutzung zu erhalten. Sollte dies mangels eines verfügbaren Grundstücks nicht möglich sein, dann muss eine Lösung gefunden werden um wenigstens den Salonwagen zu erhalten.

Mitgliederentwicklung

Zu Beginn des Jahres 2025 waren wir 79 persönliche Mitglieder und Partnervereine. Wir hatten effektiv vier Austritte und zwei Eintritte. Wilma Landgraf ist am 12.1.2025 verstorben. Zum Jahreswechsel 2025/2026 waren wir 76 Mitglieder. Am 2.2.2026 ist unser ehe-



maliges Mitglied und ein großzügiger Gönner des Vereins Dr. Jürgen Zekeli verstorben.

Die Veranstaltung wurde mit dem Jahresrückblick 2025 fortgesetzt, an den sich ein Programmausblick anschloss.

Im Anschluss stellte Ulrich Montfort den Kassenabschluss 2025 sowie den Abschluss der Reisekasse vor. Nach positivem Bericht durch die Kassenprüfer wurden sowohl die Kassiere als auch die gesamte Vorstandschaft einstimmig entlastet.

Dann folgte die turnusgemäße Neuwahl der Vorstandschaft:

- | | |
|--|--------------------|
| 1. Vorsitzender: | Raimund Scheder |
| 2. Vorsitzender: | Michael Mrugalla |
| 1. Kassier: | Gerd Freyberger |
| 1. Schriftführer, Versand: | Jörg Freudenberger |
| 2. Schriftführer, Internet: | Frank Türpitz |
| Beisitzer Vereinsentwicklung
und Mitgliederansprache: | Jürgen Prem |
| Beisitzer Bücherei, Programm: | Klaus Probst |
| Beisitzer Internet, NEF-Express: | Gerhard Klug |

Als Rechnungsprüfer wurden Otwin Krause und Monika Mrugalla, als Vertreter Jörg Neumaier und Rainer Gubitz bestimmt.

Es wurden wieder langjährige Mitglieder für ihre Vereinstreue geehrt. Jeder Jubilar erhält eine Urkunde und einen Gutschein für eine NEF-Fahrt oder für ein Essen bei einer NEF-Veranstaltung. Die geehrten sind für 25 Jahre: Manfred Müller und Raimund Scheder.

Der scheidende Schatzmeister, Ulrich Montfort, wurde für 44 Jahre im Amt mit einem Weingeschenkkorb geehrt.

Raimund Scheder erinnerte daran, dass Mitglieder das eisenbahnmagazin über den Verein begünstigt beziehen können.

Zum Abschluss der Jahreshauptversammlung wies Raimund Scheder noch auf die nächsten Veranstaltungen hin und bedankte sich für die Aufmerksamkeit. 



Nach 44 Jahren im Amt gab Schatzmeister Ulrich Montfort das Amt weiter an Gerd Freyberger. Zum Abschied erhielt er eine Urkunde und einen Präsentkorb. Michael Mrugalla war (nicht nur) mit der Kamera dabei.

Ausflug zur Jagsttalbahn

Hitze und strahlender Sonnenschein begleiteten die 16 Teilnehmer der NEF-Ticket-Tour am Samstag, dem 25. April 2026. Ihr Ziel war der Bahnhof Dörzbach im Hohenlohekreis, Endpunkt der ehemals 39,1 Kilometer langen, einst von Möckmühl im Landkreis Heilbronn ausgehenden, eingleisigen „Jagsttalbahn“, deren Betrieb vor inzwischen 38 Jahren – konkret am 23. Dezember 1988 – wegen Oberbaumängeln eingestellt wurde.

von Ferdinand von Rüden

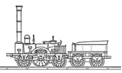
Am 13. März 1901 wurde der Personenverkehr auf der mit 750 mm Spurweite betriebenen Schmalspurbahn aufgenommen. Nun wurde an zwei Wochenenden im April 2026 ganz groß das 125-jährige Jubiläum dieser formal nie stillgelegten Strecke gefeiert. Dabei konnten nicht nur die umfassenden Bemühungen durch den Verein „Jagsttalbahnfreunde e.V.“ zum Wiederaufbau der

Dörzbacher Bahnanlagen bestaunt werden, sondern auch wieder ein inzwischen über ein Kilometer langes Streckenstück befahren werden.

Für die Bespannung des Museumszugs aus offenem Sommerwagen, Barwagen und originalem Postwagen wurde als Höhepunkt der Feierlichkeiten extra die Schlepptenderlok



Als wäre die Zeit stehengeblieben – diese Aufnahme, die Ferdinand von Rüden am 25. April 2026 anfertigte, könnte genauso in den 1980er-Jahren entstanden sein. Der VT 303 vor dem Loksuppen in Dörzbach ist ein Klassiker.



99 4652 von der Insel Rügen nach Dörzbach transportiert. Diese ehemalige Heeresfeldbahnlok, auch bekannt als „Frank S.“, stand in den 1980er-Jahren bereits beim „Öchsle“ (Ochsenhausen – Warthausen) und auch bei der „Jagsttalbahn“ im Einsatz. Heutiger Eigentümer ist der Landkreis Rügen, der die 1941 von Henschel gebaute Lok langfristig an den Förderverein „Rügensche Kleinbahn e.V.“ verpachtet hat, die von der Preßnitztalbahn betrieben wird.

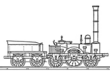
Die frühzeitig angekündigten Dampfzugfahrten mit der seit 2015 wieder betriebsfähigen Maschine übten eine verdienstermaßen große Anziehungskraft aus. Lok und Personal leisteten bei hochsommerlichen Temperaturen Außergewöhnliches, pendelte der Museumszug doch unermüdlich hin und her. Die Verantwortlichen des Vereins „Jagsttalbahn-

freunde e.V.“ konnten sich nicht nur über einen wahren Besucherandrang, sondern auch über insgesamt 4197 verkaufte Fahrkarten für die Bereisung des in mühsamer Arbeit wiederhergestellten Streckenabschnitts freuen.

Dies mag hoffentlich auch anhaltende Motivation für den Verein sein, die vielfach äußerst zähen Bemühungen zur Streckensanierung fortzusetzen – mit Zielstrebigkeit, Ausdauer, Verhandlungsgeschick sowie engagierten Mitgliedern und Förderern. Denn es gibt auch Widerstände: Anliegergemeinden wie Schöntal, Krauthausen und Widdern wehren sich gegen eine Wiederinbetriebnahme und lehnen damit in weiten Teilen auch die finanzielle Beteiligung an der Streckensanierung ab. Ungeachtet des sich bietenden touristischen Potenzials zeigen diverse Bür-



Am 25. April 2026 war die Dampflok sogar geschmückt. Ferdinand von Rügen fotografierte die Garnitur für die Pendelfahrten vor dem liebevoll gepflegten Empfangsgebäude in Dörzbach.



gerbegehren auch eine in Teilen ablehnende Haltung der Bevölkerung in den Anliegergemeinden...

Gleichwohl belegten die Jubiläumsfeierlichkeiten, dass der Verein „Jagsttalfreunde e.V.“ zurecht stolz sein kann auf das in zäher Kleinarbeit bisher Erreichte. So zeigt sich das Dörzbacher Bahnhofsgebäude samt originalem Fahrkartenschalter in liebevoll und authentisch restauriertem Zustand, der Schuppen ist samt seiner technischen Einrichtung bestens instandgesetzt. Auch die originale ex-SWEG-Diesellokomotive 22-02 ist betriebsbereit und konnte ebenso wie der nicht fahrfähige ex-SWEG-Triebwagen VT 303 (noch mit alter „Bahnladen-Werbung“), Lokschuppen und Werkstatt besichtigt werden. An diversen Infoständen warben die beteiligten Aussteller für ihre Aktivitäten, verkauften

Souvenirs, Jubiläumsschriften, Bahnliteratur und Fotos. Und schließlich bot auch das Festzelt neben Speis und Trank begehrte schattige Sitzplätze.

Gegen 16:00 Uhr begann für die Nürnberger Eisenbahnfreunde dann die Rückreise nach Nürnberg, wieder auf derselben Wegstrecke wie am Morgen. Zunächst ging es mit Buslinie 19 zum Bahnhof Bad Mergentheim, von dort mit RE 4392 (DBAG BR 642) nach Lauda, nach Umstieg im RE 19074 (ARVERIO BR 6442) weiter bis Würzburg Hbf. Die letzte Etappe nach Nürnberg Hbf. übernahm RE 58227 (DBAG BR 440). Hier fand ein interessanter und kurzweiliger Tagesausflug zu einem – zumindest in Teilen – verbliebenen Kleinod württembergischer Schmalspur-Eisenbahn um 18:55 Uhr seinen fahrplanmäßigen (und pünktlichen) Ausklang. 



Eine Woche zuvor, am 19.04.2026, war 99 4652 ohne Schmuck unterwegs. Kurz nach dem rechten Bildrand befindet sich das derzeitige Streckenende. Michael Mrugalla fing einen der zahlreichen Fahrten mit der Kamera ein.



Ein neuer Versuch: Durchs Außerfern ...

Nach inzwischen zahlreichen Versuchen, die Außerfernbahn durchgehend mit dem Zug zu befahren, die immer wieder aus irgendwelchen Gründen gescheitert waren, stand am 27. Juni 2026 ein neuer Versuch an, zu dem sich elf Teilnehmer angemeldet hatten. Doch es kam anders ...

von Michael Mrugalla

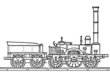
Die überaus hohen Temperaturen der Vortage und die für den 27. Juni 2026 vorhergesagten 39°C veranlassten manchen Interessenten zu einer kurzfristigen Absage. Deswegen waren am Ende nur fünf Teilnehmer übrig, die sich der Herausforderung stellten. Zwei von ihnen starteten pünktlich um 7.39 Uhr mit dem 445 076 als RB 59089 in Nürnberg Hbf. Dieser brachte die „Gruppe“, die ab Roth um

drei Teilnehmer verstärkt wurde, pünktlich und wohltemperiert nach Treuchtlingen.

Dort stand ein erster Umstieg an. Mit dem RE 57137, gebildet aus einem „Mireo“ von Arverio Bayern, ging es weiter nach Augsburg. Auch dieser Zug war pünktlich und gut gekühlt, im Abschnitt zwischen Treuchtlingen



Für den größeren Teil der Gruppe begann die Tour erst in Roth. Die einfahrende RB 59089, angeführt von 445 076, fotografierte Michael Mrugalla dort bei noch erträglichen Außentemperaturen.



und Donauwörth jedoch sehr gut gefüllt, so dass für uns zunächst nur Stehplätze übrig waren. Beim Stehen im Mehrzweckabteil konnte man ein interessantes Detail an den Displays erkennen. Im rechten unteren Drittel ist dort jeweils ein Aufkleber, etwa 1 cm hoch und etwa 5 cm breit, an den Enden abgerundet, angebracht. Die Farbe entspricht in etwa dem Blau des Displays, und obwohl das etwas sonderbar aussieht, hat er seinen Sinn. Er verdeckt nämlich den Schriftzug „Go-Ahead“, den Namen des Vorgängers. Eine Änderung in der Software wäre vermutlich die teurere Lösung gewesen.

Auch Augsburg wurde pünktlich erreicht und die gute halbe Stunde Wartezeit auf den Zug nach Kempten wurde genutzt, um sich in der Bahnhofshalle bei einem Anbieter von

Systemgastronomie für die bevorstehende Etappe zu stärken.

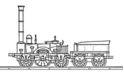
Wiederum pünktlich und auch mit gut funktionierender Klimaanlage starteten wir um 10.08 Uhr in Augsburg mit dem RE 57410 nach Kempten. Als Triebfahrzeug war dafür der von PESA gebaute 633 043/543 eingeteilt. Die südlichste kreisfreie Stadt Deutschlands erreichten wir dann – bedingt durch schon länger bestehende Langsamfahrstellen aufgrund von schlechtem Oberbau – mit einer Verspätung von rund 10 Minuten, was jedoch keine Auswirkungen haben sollte, weil die Umsteigezeit ausreichend war.

Vor Ort stellte sich dann heraus, dass auch die vorausgehende Fahrt des Zuges, der uns nach Pfronten-Ried bringen sollte verspä-

... weiter auf Seite 24



In Augsburg angekommen, fotografierte Walter Zick den RE 57137, den wir ab Treuchtlingen benutzt hatten und der seine Fahrt später nach München Hbf fortsetzte.



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 Sinbrunner Straße. Aus Fürth empfehlen wir, die Buslinie 67 bis zur Haltestelle Großkraftwerk zu benutzen.
- Vereinslokal: Wirtshaus zum TSV Falkenheim, GERMERSHEIMER STR. 86, 90469 NÜRNBERG.
 Endstation der Straßenbahnlinie 5 (Worzeldorfer Straße), von dort fünf Minuten Fußweg.

Juli:

3. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
10. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
17. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
24. Fr	17.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend / Aufbau Sommerfest
25. Sa	14.00 Uhr	Salonwagen	Sommerfest mit unserem Partnerverein MEC Nürnberg e. V.
31. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Joachim Neu: Eisenbahnen in Südamerika

August:

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	Friedrich Ferstl: Eisenbahn Archäologie: Die Ludwigs-Süd-Nord-Bahn

September:

4. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
11. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13. So			Ticket-Tour zur Mainschleifenbahn
18. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
25. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Faszination Dampf: Wiederaufbau der 01 1104

Oktober:

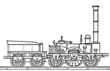
2. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
9. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
18. So			Vereinsabend Ticket-Tour zur Lokalbahn Endorf – Obing
23. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
30. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Leonhard Kiesel zeigt Eisenbahnschmalfilme aus den 1980er-Jahren

November:

6. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Volker Kabisch: Reise nach Saigon Teil 1
27. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
28. Sa	09.30 Uhr	Salonwagen	Waggonpflegetag

Dezember:

4. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
11. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
12. Sa			Ticket-Tour: Lokbahnhof Sonneberg und Sonneberger Weihnachtsmarkt
18. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26. Sa	10.00 Uhr	Salonwagen	Weihnachtsfrühschoppen



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

- | | | | |
|--------|-----------|---------|---------------------------------|
| 11.09. | 19.30 Uhr | Vortrag | „50 Jahre Stadtbahnwagen N6/N8“ |
| 09.10. | 19.30 Uhr | Vortrag | „Die Traunseetram“ |
| 13.11. | 19.30 Uhr | Vortrag | Thema noch nicht bekannt |

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

Ausstellungstermine:

- | | | |
|--------------------|------------------------|-----------------------|
| 17. + 18. Oktober: | 10.00 Uhr - 17.00 Uhr: | Modellbahnausstellung |
| 2. Dezember: | 16.00 Uhr - 22.00 Uhr: | Tag der Modellbahn |

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



tet unterwegs ist und sich deswegen auch unsere Abfahrt um etwa eine Viertelstunde verzögert. Aber auch das war nicht weiter schlimm, da die reservierte Gaststätte informiert war, dass wir mit der Bahn unterwegs sind. Der Aufenthalt in Pfronten-Ried war mit drei Stunden auch ausreichend geplant.

Mit 633 055/555 als RB 57817 brachen wir schließlich zu unserer letzten Etappe Richtung Mittagessen auf. Auch hier funktionierte der Zug gut, die Strecke allerdings erforderte wirklich Geduld, mitunter musste man fürchten, dass Fußgänger den Zug trotz der Hitze überholen. Zahllose Langsamfahrstellen sorgten für weitere Verspätung, lediglich die reizvolle Landschaft und die interessante Trassierung entschädigte etwas für diese Zumutung.

Mit rund 20 Minuten Verspätung wurde dann tatsächlich Pfronten-Ried erreicht. Auf der Straßenseite fanden wir dann eine geräumig abgesperrte Baustelle vor, sodass wir uns erst einen Weg in die eigentlich direkt gegenüberliegende Gaststätte suchen mussten. Aber auch das war lösbar und wir wurden alsbald mit hervorragender Allgäuer Küche verwöhnt.

Und wenn das Hirn dann wieder mit Nährstoffen versorgt wird, kommen auch wieder gute Gedanken auf. Bei uns war es dann die Beobachtung, dass – zusätzlich gefördert durch Taktfahrplan und Kreuzungsaufenthalte – alle weiteren Züge ebenfalls mit einer Verspätung von 15 bis 20 Minuten unterwegs sind. Bei einer Umsteigezeit von sechs Minuten in Pfronten-Steinach könnte es hier



Der 633 055/555 pendelte am 27. Juni 2026 zwischen Kempten (Allgäu) Hbf und Pfronten-Steinach. Die NEFler nutzten ihn bis zur vorletzten Station. Vor der Abfahrt in Kempten drückte Michael Mrugalla auf den Auslöser.

passieren, dass wir unseren Anschlusszug verpassen. Planmäßig sollte es um 15.24 Uhr weitergehen. Wenn man jetzt davon ausgeht, dass der Anschluss nicht wartet, wäre es sinnvoll, mit dem Zug eine Stunde früher zu fahren. Weil das Essen dann recht schnell vonstatten ging, erreichten wir sogar den Zug zwei Stunden früher, der uns die Option bot, später noch einen Stopp in Garmisch-Partenkirchen zu machen.

Wie es sein sollte, erreichte die Regionalbahn – ebenfalls mit angenehmer Innentemperatur – mit der einkalkulierten Verspätung Pfronten-Ried und wir steigen für die kurze Strecke nach Pfronten-Steinach ein. Doch dann der Schock: Auf die vorsichtige Nachfrage beim Zugbegleiter, ob der Anschluss Richtung Reutte eventuell wartet, folgte die

Antwort, dass der Anschlusszug gar nicht kommt, weil die Strecke zwischen Vils und Pfronten-Steinach nach einem Unfall gesperrt wurde.

Da war er wieder, der Außerfern-Fluch. Einen Aufenthalt von einer knappen Stunde hatten wir eingeplant. Aber eine Streckensperrung? Das passte nicht in unseren Plan.

Im Ortsteil Steinach angekommen, verließen wir den Zug und suchten ein schattiges Plätzchen. Bei der Suche erspähte der jüngste Teilnehmer einen Zug, der am Bahnübergang Richtung Reutte stand. Um ihn herum einige Einsatzfahrzeuge. Nun wussten wir also auch, wo der Unfall war. Offen war nur noch, wie es für uns weiter geht. Wir fanden dann am ehemaligen Empfangsgebäude eine Sitzgelegenheit im Schatten und sogar mit



Die Servicekraft des Braugasthofs Falkenstein war so freundlich und verewigte die tapferen Teilnehmer kurz vor dem Mittagessen.



etwas Wind. Es hätte schlimmer kommen können.

Die Anzeige am Bahnsteig tat kund, dass der Zug um 14.24 Uhr ausfällt. Die Online-Auskunft hatte das auch kurzfristig angezeigt, dann aber wurde der Zug wieder mit pünktlicher Abfahrt aufgeführt. Der Zug um 15.24 Uhr sollte laut DB Navigator mit einer Verspätung von rund 30 Minuten verkehren. Kurze Zeit später zeigte die Bahnsteiganzeige den Zug um 14.24 Uhr dann auch wieder als pünktlich abfahrend an. Doch die Freude war nur von kurzer Dauer, ein paar Minuten später wurde er, entgegen der Aussage im DB Navigator, wieder als Ausfall geführt.

Als sich dann der Zug aus Pfronten-Ried durch Pfeiffsignale ankündigte, entschlossen wir uns, den Rückzug anzutreten und

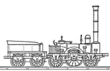
wieder einmal über Kempten zurück in die Heimat zu fahren.

Auf dem Weg aus den Schatten zurück zum Bahnsteig entdeckte wiederum der jüngste Teilnehmer einen aus Richtung Österreich heranrollenden Zug, den Unfallzug. Sollte der nun tatsächlich doch um 14.24 Uhr Richtung München starten? Auch wenn die Anzeige am Bahnsteig zunächst noch den Ausfall anzeigte, war uns, spätestens als der Lokführer den Führerstand gewechselt hatte und die Zugzielanzeige „München Hbf“ anzeigte, klar, dass wir wohl doch noch eine Chance auf die annähernd planmäßige Fortführung unserer Tour hatten.

Trotz der Havarie (die man dem Fahrzeug nicht ansah) war der Zug voll funktionsfähig und auch die für diesen Tag so wichtige Klimaanlage tat ihren Dienst wie gewünscht.



Tatsächlich wurde in Pfronten-Steinach letztendlich der 2442 205 als RB 5521 bzw. als S7 der S-Bahn Tirol zur Fahrt nach München Hbf bereitgestellt. Michael Mrugalla war zur Stelle und machte vor der Abfahrt dieses Foto.



Mit rund 10-minütiger Verspätung – wir warteten entgegen der Aussage im DB Navigator auf den Anschluss aus Kempten – starteten wir dann tatsächlich Richtung Österreich.

Über Vils und Reutte fuhren wir durch eine herrliche Landschaft und erreichten mit leichter Verspätung Garmisch-Partenkirchen. Aufgrund der Geschehnisse und der Befürchtungen, was noch kommen könnte, entschlossen wir uns zur direkten Weiterfahrt nach München. Das war auch gut so. Aufgrund einer Türstörung sammelten wir in Farchant etwa 20 Minuten Verspätung und erreichten München Hbf dann kurz nach dreiviertelsechs.

Für den Rückweg war dann eigentlich der RegionalExpress 59134 vorgesehen, um bewusst einen überfüllten RE 1, der um 18.04 Uhr fahren sollte, zu umgehen. Da die

Bahn aber aufgrund der Hitze von Reisen abgeraten hatte, wagten wir einen Blick und der Bahnsteig war tatsächlich weit weniger voll, als man das eigentlich kennt. Als die 101 064 dann mit einer Verspätung von etwa zehn Minuten in den Bahnhof rollte, entschlossen wir uns, den RE 1 zu nutzen. Mit etwa der gleichen Verspätung fuhren wir dann, wieder mit funktionierender Klimaanlage, los, sammelten unterwegs aber weitere Minuten und erreichten Nürnberg dann rund 25 Minuten später als geplant. Interessant war die Tatsache, dass wir von München-Allach bis Petershausen die S-Bahn-Gleise nutzten.

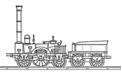
Am Ende waren die Teilnehmer alle zufrieden darüber, dass wir ungefähr so wie geplant wieder daheim waren und dass eine durchgehende Bereisung der Außerfernbahn nun endlich geklappt hat. 



Zeit / Time	Zug / Train	Über / Via	Ziel / Destination	Gleis / Track
17:36 21:06	ICE 1205	Augsburg Hbf – München Hbf – München Ost – Rosenheim	Innsbruck Hbf	8
17:55 20:38	ICE 601		München Hbf	8
18:59 21:36	ICE 2905	Ersatzfahrt für ICE 801	München Hbf	8
19:25 20:50	ICE 1103	Ingolstadt Hbf	München Hbf	8
19:29 20:16	ICE 2907	Ersatzfahrt für ICE 681	München Hbf	9
19:36 20:36	ICE 1502	Zusätzlicher Halt in Bamberg	BlN Gesundbr.	7
20:01 21:20	ICE 725		München Hbf	9
20:25 22:30	ICE 1603		München Hbf	9
20:29 21:33	ICE 883	Ingolstadt Hbf	München Hbf	8
20:31	S2	N-Steinbühl – N-Eibach – Reichelsdorf – Schwabach	Roth	1
20:34	S2	N-Dürrenhof – Frankenstadion – Feucht	Altdorf(b Nürnberg)	3

28.06. wegen Extrem-Wetter: Bitte vermeiden Sie alle nicht notwendigen Reisen im Fern- und Regionalverkehr

Nach der Rückkunft in Nürnberg Hbf. erkannten wir, wieviel Glück wir hatten, dass wir halbwegs planmäßig ankamen. Michael Mrugalla fotografierte die Anzeigttafel, die nur einen Teil der Problematik dieses Tages zeigte.



Waggonpflegetag 1/2026

Am 4. April 2026 war es wieder soweit. Der erste Waggonpflegetag im Jahr 2026 stand im Kalender. Bei noch nicht wirklich frühlingshafter Witterung trafen sich dafür zahlreiche Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde auf dem Vereinsgrundstück in Stein.

von Michael Mrugalla

Neben der Beseitigung der Laubreste auf der Rasenfläche rund um den Salonwagen standen noch zahlreiche weitere Aufgaben auf der to-do-Liste. So musste zum Beispiel der Zugangsweg auch von allerlei Unrat befreit werden.

Im Innenbereich sorgte besonders eine nicht funktionierende Neonröhre im Salon für reichlich Arbeit. Zunächst galt es, die Ur-

sache zu finden, denn die Röhre selbst war funktionstüchtig. Letztendlich konnte das Problem aber erfolgreich behoben werden.

Nach Erledigung der anberaumten Arbeiten stand der traditionelle Mittagsimbiss auf dem Programm, mit dem die Helferinnen und Helfer sich stärken konnten.

Vielen Dank allen helfenden Händen!



Zahlreiche Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde hatten sich eingefunden, um unser Vereinsgrundstück von den Unbilden des Winters zu säubern und fit für das Jahr zu machen.

Foto: Klaus Probst

Infostand beim Jubiläum der Straßenbahnfreunde

Am 4. und 5. Juli 2026 feierte der Verein "Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V." sein 50-jähriges Bestehen im Historischen Straßenbahndepot St. Peter – bei freiem Eintritt und kostenlosen Fahrten. Die Nürnberger Eisenbahnfreunde e.V. waren mit einem eigenen Infostand mittendrin.

von Frank Türpitz

Wir befanden uns in guter Gesellschaft: Auch weitere Partnervereine wie die Dampfbahn Fränkische Schweiz (DFS) und die Fränkische Museumseisenbahn (FME) waren mit eigenen Ständen vertreten. Unser Infostand im Tagungsraum war umgeben von der H0-Modulanlage des Modelleisenbahnclubs Nürnberg und der H0-Modellstraßenbahnanlage der Straßenbahnfreunde – ein idealer Rahmen für viele Gespräche.

Unser Stand präsentierte sich mit einem NEF-Roll-up-Banner, einem Tisch mit unserem Vereinslogo auf der Tischblende und zahlreichen ausgelegten Publikationen.

Auf einem Bildschirm lief eine Eisenbahnbilderschau und auf einer Stellwand und einem Tablet konnten sich Besucher über unseren Salonwagen informieren – das Herzstück unseres Vereinslebens.



Kurz vor Öffnung der Veranstaltung fotografierte Michael Mrugalla den vorbereiteten Infostand, umgeben von Modellbahn- und Straßenbahnanlage, im Tagungsraum der VAG.



Vor 10 Jahren:

Brückenneubau über das Aurachtal bei Emskirchen

Vor 10 Jahren konnte der Neubau der Aurachtalbrücke bei Emskirchen nach einer Bauzeit von zweieinhalb Jahren fertiggestellt werden.

Blicken wir zurück auf das nach der neuen Spessartstrecke (eröffnet 2017) zweite große Bauprojekt an der wichtigen Magistrale von Nürnberg nach Frankfurt, den Neubau der Aurachtalbrücke bei Emskirchen.

von Volker Kabisch

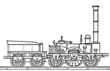
Die Strecke Fürth - Rottendorf wurde am 19.05.1865 eröffnet. Zuvor mussten die Züge von Nürnberg nach Würzburg den 60 km langen Umweg via Bamberg und Schweinfurt nehmen. Gleichzeitig wurde der heutige Fürther Hauptbahnhof mit errichtet und die bis dahin entlang des Ludwig-Donau-Main-

Kanals (heutige BAB 73) führende Strecke nach Bamberg über eine Neubaustrecke, den so genannten Fürther Bogen, zum neuen Fürther Bahnhof geführt.

Ab Mitte der 1980er-Jahre erfolgten zur Anhebung der Streckengeschwindigkeit im



Volker Kabisch fotografierte einen ICE-T der Baureihe 411 als ICE 28 auf dem Weg nach Frankfurt an der alten Einfahrt in den Bahnhof Emskirchen.



Rahmen des Ausbauprogramms im Zulauf zur NBS Würzburg - Hannover umfangreiche Streckenumbauten. Die größten und wichtigsten Bauwerke der Strecke Nürnberg – Würzburg, die Mainbrücke bei Kitzingen und die Aurachtalbrücke bei Emskirchen, wurden aber dabei ausgespart.

Die 120 m lange, alte Brücke über das Tal der Aurach aus dem Jahr 1936 war schon das zweite Bauwerk an dieser Stelle. Lange Zeit war sie mit 37,5 m Höhe das höchste Brückenbauwerk in Bayern. Was heute die einmalige, europaweite Ausschreibung ist, war 1862 bei der ersten Brücke über das Tal die Suche nach der günstigsten Baufirma in 22 Zeitungen des Königreichs Bayern. Den Zuschlag bekam damals der Erlanger Bauunternehmer Konrad Kronberger, die eisernen

Überbauten lieferten die Nürnberger Eisenwerke Klett & Co., Teil der heutigen Firma MAN.

Gestützt wurde die geschichtsträchtige Brücke von zwei Pfeilern, woran sich auf beiden Seiten bis zu 40 m hohe, gewaltige Dämme anschließen. Gerade die genannten Pfeiler und Dämme waren es, die wegen der schwierigen Untergrundverhältnisse immer wieder aufwändig saniert und stabilisiert werden mussten. In der Broschüre „Die letzte Lücke – die Emskirchner Brücke“, die 1990 zum 125-jährigen Jubiläum erschien, zitiert der langjährige Pressesprecher der einstigen Bundesbahndirektion Nürnberg, Horst Wendler, Quellen, wonach sowohl der nördliche als auch der südliche Auflagepunkt wegen ihres zu hohen Gewichts leicht im Bo-



Die Eckdaten zur Baustelle fanden sich auf der von Volker Kabisch verewigten Bautafel.



Bei den Gründungsarbeiten für die neuen Pfeiler konnte Volker Kabisch schweres Gerät beobachten.



den einsanken. Hinter beiden Lagern seien damals im Abstand von 60 bis 70 Zentimeter nachträglich Bruchsteinmauern als „Stützkorsett“ errichtet worden.

Doch das nördliche Widerlager ließ sich nicht stabilisieren. Es klappte ein großer Riss in dem Mauerwerk hinter der steil aufgeschütteten Böschung des Brückenkopfs auf der Bahnhofsseite. Die Brückenkonstruktion war nach Experten aber absolut standsicher. Probleme bereitete vielmehr der Damm. Über Jahre hinweg investierte die frühere Deutsche Bundesbahn riesige Summen in Sondierungsbohrungen und Stahllanzen mit Betoninjektionen, um das puddingweiche Erdreich zu stabilisieren.

Eine Lösung war daher dringend notwendig. Mehrere Variantenuntersuchungen

ergaben, dass ein kompletter Neubau der Brücke in neuer Lage die wirtschaftlichste und technisch sinnvollste Lösung darstellte, auch unter dem Gesichtspunkt, die damalige Geschwindigkeitsbeschränkung wegen der Gleisbögen auf 110 km/h mit zu beseitigen.

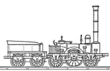
Nach vielen Vorarbeiten und der immer wieder ungeklärten Finanzierung des Projekts begannen im November 2013 endlich die Bauarbeiten. Ursprünglich war schon ein Baubeginn im Jahr 2010 geplant.

Betrachten wir nun das Projekt im Einzelnen:

Der Entwurf der neuen Aurachtalbrücke stammte aus einem Wettbewerb. Die Konzeption sah eine Massivbrücke mit 527 m Länge und 40 m Höhe mit zehn Stützpfählen vor.



Viele verschiedene Baureihen rollten für lange Zeit über die Aurachtalbrücke aus dem Jahr 1936. Im Fernverkehr prägten zum Beispiel diverse ICE-Baureihen für die letzten Jahrzehnte der Brücke das Bild ...



Im Gegensatz zu ihrer wuchtigen Vorgängerin wurde die neue Brücke eine sehr schlanke, filigrane Betonkonstruktion, die sich sehr gut in die Landschaft einfügen sollte. Auf dem Neubau können die Züge nun das Tal mit bis zu 160 Kilometern in der Stunde überqueren. Es war aber die Frage zu stellen, ob ein die Baukosten in die Höhe treibender Ausbau auf 160 km/h für wenige Kilometer sinnvoll war, da die Streckengeschwindigkeit vor und nach dem Bauwerk nur max. 140 km/h beträgt. Der einstegige Plattenbalken-Vollquerschnitt des Überbaus erhielt über den Pfeilern so genannte Vouten (Anschrägungen) und folgt im Aufriss einem Korbbogen. Das bedeutet, dass er im Bereich der Pfeiler kräftiger gestaltet ist als in den übrigen Bereichen, da dort die Belastung am höchsten ist.

Die Baumaßnahmen umfassten eine Gesamtlänge von 1.750 Meter, ein Resultat der Verlegung der bestehenden Gleistrasse zwischen km 21,8 und 23,5. Der neue Standort liegt rund 90 Meter nördlich der ehemaligen Stahlbrücke. Für die Marktgemeinde Emskirchen bedeutete die Bauausführung in Beton und die größere Entfernung zum Ort eine geringere Lärmbelastung. In den Neubau der Aurachtalbrücke wurden insgesamt rund 35 Millionen Euro investiert. Sie ist damit über 150mal so teuer wie die erste Brücke aus dem Jahr 1865, die damals „nur“ rund 192 000 Gulden, etwa 226 000 Euro, gekostet hatte.

Die Daten der neuen Aurachtalbrücke:

- Länge der Brücke 527,5 m
- Stützweite zwischen den Pfeilern 40 - 48,5 m



... und nach der Bahnreform nutzen auch immer mehr „private“ Bahnbetreiber die Strecke und somit die Brücke. Hier eine Voith Maxima der Baureihe 264 für die Firma Stock-Transport e.K. Fotos (2): Volker Kabisch



- Breite der Brücke 11,5 m
- Stärke des Überbaues 2,5 – 4,7 m

Die gesamte Projektleitung lag bei der DB ProjektBau GmbH München und die Bauplanung bei der SSF Ingenieure AG Berlin/München. Für die gesamte Bauausführung wurde das Max Bögl Bauunternehmen GmbH & Co KG Neumarkt/Opf beauftragt.

Der Markt Emskirchen hat mit der neuen Aurachtalbrücke im Jahr 2016 und damit fast 150 Jahre nach Inbetriebnahme der ersten Aurachtalbrücke im Juni 1865 ein noch größeres Bahn-Bauwerk der Superlative bekommen.

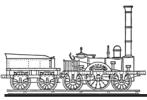
In Ergänzung des Brückenneubaus sollte noch der Umbau der Ausfahrt Richtung Neu-

stadt/Aisch erfolgen, um auch hier mit höherer Geschwindigkeit als jetzt nur 110 km/h fahren zu können.

Mit dem Abschluss aller Baumaßnahmen, d.h. Neubau Umfahrung Schwarzkopftunnel bei Heigenbrücken, Aurachtalbrücke bei Emskirchen und Streckenausbau Ingolstadt – Petershausen auf der Relation Frankfurt – München wurde eine Fahrzeit mit dem ICE zwischen beiden Metropolen Frankfurt und Nürnberg von nur noch knapp 2:50 Stunden in den darauf folgenden Zeiträumen erreicht. Aktuell beträgt diese wegen baubedingter üppiger Fahrzeitzuschläge zwischen Nürnberg und München wieder ca 3:15 Stunden.



Kurz vor dem Abriss der alten Brücke gelang Bertram Rupprecht diese eindrucksvolle Aufnahme der beiden Aurachtalbrücken einträchtig nebeneinander. Gut erkennbar ist hier auch die Änderung der Trassenführung.



Das Vereinsjahr 2025 war von zahlreichen Veranstaltungen und Aktionen rund um den Salonwagen VT 10 551i geprägt.

Die Vorstandschaft bedankt sich bei allen Vortragenden und Mitarbeitern, die zum Gelingen eines abwechslungsreichen Vereinsjahrs und beim Unterhalt des Salonwagens und des Grundstücks beigetragen haben.

31.01.2025

NEF-Quiz 2025

Das traditionelle NEF-Quiz moderierte Gerd Freyberger.. Sieger des NEF-Quiz wurde Peter Schulz. Ausrichter des nächsten NEF-Quiz ist Frank Türpitz.

28.02.2025

Bildervortrag von Jürgen Prem

Jubiläum 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen 1985, Teil 1: Vorbereitungen

22.03.2025

Vormittag: Besichtigung der Fleischmann-Modellbahnsammlung

Führung durch die Modellbahnsammlung im Stadtmuseum Schwabach.



Vor der Jahreshauptversammlung 2025 wurde die interessante Fleischmann-Sammlung im Schwabacher Stadtmuseum besucht.

Nachmittag: Mitgliederversammlung 2025

Die jährliche Mitgliederversammlung fand ab 14.00 Uhr in der Gaststätte „Zum Falkenheim“ in Nürnberg, Germersheimer Str. 86 statt.

Bericht der Vorstandschaft, Jahresrückblick mit Lichtbildern über die Veranstaltungen und Exkursionen des Jahres 2024, Bericht des Kassiers sowie der Kassenprüfer über die Entwicklung der Vereinsfinanzen im Jahr 2024. Entlastung der Vorstandschaft.

Wahl der Kassenprüfer für das Geschäftsjahr 2025:

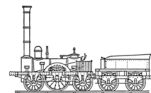
Otwin Krause und Monika Mrugalla

Stellvertreter: Jürgen Prem und Gerd Freyberger

Ehrung langjähriger Mitglieder

60 Jahre: Heinz Krausenberger

50 Jahre: Rainer Müller



25 Jahre: Michael Mrugalla, Helmut Reichert, Hildegard Reichert, Bernhard Fechner, Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V., Walter Zick, Gisela Scholz



Matthias Maier verewigte die für ihre Vereinstreue geehrten Mitglieder.

28.03.2025

Bildervortrag von Wolfgang Walper
Nahverkehr an Rhein und Neckar – einst und jetzt

19.04.2025

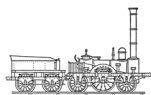
Waggonpfltag



Beim Waggonpfltag im April 2025 machten sich wieder zahlreiche Mitglieder rund um den Salonwagen nützlich. Foto: Michael Mrugalla

25.04.2025

Bildervortrag von Volker Kabisch
Die Wassertalbahn in Rumänien



03.05.2025

Ticket-Tour nach Amberg

Besuch der Fahrzeugsammlung der Amberger Kaolinbahn e. V. (AKB) und des Oberpfälzer Industrie- und LokalbahnMuseums.

Nachdem auf der direkten Verbindung von Nürnberg nach Amberg Bauarbeiten stattfanden, mit RE nach Hersbruck (r Pegnitz), weiter mit SEV nach Neukirchen (b Sulzb) und von dort nach Amberg.

Führung durch die Fahrzeugsammlung und die Anlagen der AKB und eine Fahrt auf der funktionsfähigen Drehscheibe vor dem Lokschuppen.

Mittagessen und Gedankenaustausch bei der AKB..

Rückfahrt von Amberg mit RE nach Neukirchen (b Sulzb), mit SEV nach Hersbruck (r Pegnitz) und RE nach Nürnberg Hbf.



Das Gelände rund um den Lokschuppen in Amberg war Ziel unseres Ausflugs am 3. Mai 2025. Michael Mrugalla war mit der Kamera dabei.

23.05.2025

Der Weiße Fleck

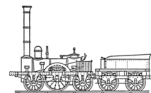
Gezeigt wurden Kurzbeiträge:

Johannes Füngers: historische Bilder der Eisenbahn in Portugal und von Erlangen-Bruck Abzweig Frauenaarach, Klaus Probst: Zugverkehr in Köln, Fritz Ferstl: München Hbf, Deutsches Museum, Trier, Luxemburg, Jürgen Prem: Modell Glaskasten, BR 517 „Limburger Zigarre“, Aartalbahn, Ludwig Bejdl: Dampf- Diesel und Elloks in Mittelfranken - Eisenbahnbilder von Ludwig Klein aus Drehscheibe online – gezeigt von Michael Mrugalla

14.06.2025

Besuch bei den Eisenbahnfreunden Kassel e. V.

Mit ICE von Nürnberg Hbf nach Kassel-Wilhelmshöhe, Straßenbahnfahrten und Spaziergang durch Kassel, Besuch des Technik- und des Henschel-Museums, Besichtigung des Behandlungswagens Dmz 903 aus dem Lazarettzug der Bundeswehr, der aus der für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Fahrzeughalle mit einem Henschel-LKW ins Freie gezogen wurde. Ausklang des Besuchs im Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Kassel e. V. am Hbf Kassel mit Verpflegung und Getränken. Übergabe des Buchs „Verkehrsknoten Nürnberg“ in Anwesenheit des Autors Ferdinand von Rüden.



Beim Besuch in Kassel stand auch eine kleine Stadtführung mit auf dem Programm, von der Michael Mrugalla dieses Foto mitbrachte.



27.06.2025

Bildervortrag von Joachim Neu Eisenbahnen in China

12.07.2025

Sommerfest 2025

Gemeinsames Sommerfest Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V. und Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. am Salonwagen VT 10 551i

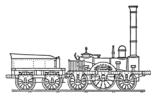


Inzwischen eine lange Tradition ist das gemeinsame Sommerfest von MEC und NEF. Michael Mrugalla fotografierte bei seiner Eröffnung.

25.07.2025

Bildervortrag von Jürgen Prem

Jubiläum 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen 1985, Teil 2: Sonderfahrten im Jubiläumsjahr



10.08.2025

Ticket-Tour zur Ilztalbahn und zur Granitbahn

Von Nürnberg mit RE nach Passau. Nach der Mittagspause Fahrt mit dem Triebzug BR 628 nach Freyung und zurück und weiter auf der Granitbahn nach Passau-Lindau und zurück nach Passau Hbf. Von dort mit RE nach Nürnberg Hbf.

Am Endpunkt der Ilztalbahn angekommen, entstand dieses Gruppenfoto, das wir Zhiting Cai verdanken.



16.08.2025

Fenstertausch am Salonwagen VT 10 551i

Mit tatkräftiger Unterstützung unseres Partnervereins, der Fränkischen Museums-Eisenbahn e. V. Nürnberg, wurde ein schadhaftes Fenster des Salonwagens getauscht.

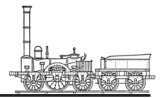
Inzwischen schon geübt, funktionierte der dritte Fenstertausch am 16. August 2026 völlig problemlos. Vielen Dank nochmal an die Freunde von der FME.



27.08.2025

Bildervortrag von Matthias Maier

25 Jahre ICE 3



26.09.2025

Bildervortrag von Klaus Probst Bahnen auf der Isle of Man

27.09.2025

Ticket-Tour zur Mansfelder Bergwerksbahn

Wegen Bauarbeiten im Bereich Fürth begann der RE nach Erfurt erst in Erlangen, deshalb Anreise nach Erlangen mit der S-Bahn. Von Erlangen mit RE nach Erfurt und weiter mit RE nach Sangerhausen (Mittagspause).

Weiter mit RE nach Klostermansfeld.

Fahrt auf der ältesten Schmalspurbahn Deutschlands (Spurweite 750 mm) von Benndorf nach Hettstedt-Kupferkammerhütte und zurück mit Erläuterungen zur Bahn und zum Bergbau im Mansfelder Land.

Rückfahrt von Klostermansfeld mit RE nach Erfurt und weiter mit RE nach Nürnberg Hbf.



Beim unserm Besuch bei der Mansfelder Bergwerksbahn war dem Zug die Lok 33 vorgespannt. Michael Mrugalla lichtete sie vor der Abfahrt in Benndorf ab.

12.10.2025

Teilnahme am Tag der Vereine in Amberg

Zusammenkunft von Vertretern von Eisenbahn-, Modellbahn- sowie von Straßenbahn- und Museumsbahnvereinen zum Informationsaustausch.

31.10.2025

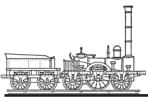
Bildervortrag von Jürgen Prem und Matthias Maier

Jubiläum 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen 1985, Teil 3: Fahrzeugparaden in Nürnberg und Fahrzeugausstellung in Bochum-Dahlhausen

08.11.2025

Ticket-Tour zum DB-Museum Standort Halle (Saale)

Von Nürnberg mit RE nach Erfurt, weiter mit RE nach Halle (Saale) Hbf und mit S-Bahn nach Halle-Steintorbrücke zum DB-Museum, das ab 2026 als Depot nicht mehr öffentlich zugänglich ist. Führung durch das Museum und Besichtigung der ausgestellten Fahrzeuge. Rückreise von Halle-Steintorbrücke mit S-Bahn nach Halle (Saale) Hbf, RE nach Erfurt und RE nach Nürnberg Hbf.



10.08.2025

Als ein klassisches DB-Exponat ist die E 18 047 in Halle ein Fremdkörper. Bernhard Mrugalla war sie trotzdem ein Foto wert.

**Filmvortrag von Leonhard Kiesel**

Leonhard Kiesel zeigte Schmalfilme der Harzquer- und Selketalbahn Anfang der neunziger Jahre.

08.11.2025

Waggonpfltag

29.11.2025

Weihnachtscafe im Salonwagen VT 10 551i

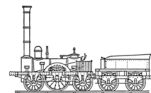
26.12.2025

Das sowohl generationen- als auch geschlechterübergreifende Spiel beim Weihnachtsfrühstücken 2025 hielt Michael Mrugalla für uns fest.

**Ticket-Tour zum Jahresabschluss ans Schwäbische Meer**

Mit RE von Nürnberg über Lindau-Reutin nach Lindau-Insel. Mittagessen und Stadtbummel. Rückfahrt von Lindau-Insel mit RE auf der Allgäubahn über Kempten nach München Hbf und mit RE nach Nürnberg.

26.12.2025



Beim ungeplant planmäßigen Umstieg in Lindau-Reutin fotografierte Michael Mrugalla den 612, der die Gruppe nach München brachte.



Statistik:

Im Salonwagen in Nürnberg-Stein fanden an 38 Freitagen (Vorjahr 39) jeweils Clubabende statt.

Die elf Monatsveranstaltungen im Vereinslokal Zum Falkenheim wurden von insgesamt 174 Eisenbahnfreunden besucht (Vorjahr 146 Besucher).

An den Besichtigungen und Vereinsfahrten nahmen 120 Personen teil (Vorjahr 127). Dabei wurden 3.018 Eisenbahnkilometer zurückgelegt (Vorjahr 1.755).

Die Mitgliederversammlung am 22. März 2025 besuchten 27 Mitglieder (Vorjahr 26 Mitglieder).

Das Sommerfest besuchten 33 Personen (Vorjahr 40 Besucher).

An den Waggonpflégetagen beteiligten sich 16 Personen.

Im Jahr 2025 erschienen zwei Ausgaben unserer Vereinszeitschrift NEF-Express sowie vier Ausgaben der Zeitschrift SCHIENE-aktuell, die den Vereinsmitgliedern übersandt wurden. SCHIENE-aktuell unterrichtet über das regionale Bahngeschehen und enthält auch Beiträge der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.

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

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

Zusammengestellt von Raimund Scheder



Mit rund 10-minütiger Verspätung brachte 111 212 „Loreley“ am 26. Mai 2026 die RegionalBahn 59090 auf der Linie RB 16 von München Hbf nach Nürnberg Hbf. Bei seinem viertletzten Verkehrshalt fotografierte Michael Mrugalla den Zug in Unterheckenhofen.

Ein neues Schmuckstück im Bestand der BayernBahn ist die 120 145. Im Rahmen des 5. Nördlinger Eisenbahnfests wurde die Lok erstmals öffentlich in ihre ursprüngliche orientrote Lackierung zurückversetzt präsentiert. Die aus der Insolvenzmasse der WRS Deutschland GmbH übernommene Lok fotografierte Michael Mrugalla am 17. Mai 2026.



