

# NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



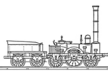
- Eine Reise nach Bangkok
- Jahresrückblick 2023
- Aktuelles aus dem Vereinsleben



Am 19. Oktober 2023 war der VSOE Orientexpress mit 15 Wagen von Paris nach Prag unterwegs. Für die Traktion war 101 013 eingeteilt. Weil sie aber unterwegs schwächelte, konnte Walter Zick den Zug in Fürth (Bay) Hbf mit der ab Mannheim zusätzlich vorgespannten 101 005 fotografieren.

Der „Stern“ der Skoda-Züge zwischen Nürnberg und München scheint schon wieder zu sinken. Bernhard Mrugalla ergriff am 6. Juni 2024 die Chance und fotografierte die 102 001 mit einem RE 1-Zug im Bahnhof Allersberg. Wer noch Bilder braucht, sollte sich vermutlich nicht mehr allzu viel Zeit lassen ...





## Völlig losgelöst ...

*Offenbar ohne jede Bodenhaftung bzw. ohne jeglichen Bezug zur Realität wurschtelt unsere Bundesregierung vor sich hin (ich habe bewusst nicht „regiert“ geschrieben) und hofft auf irgendwelche Eingebungen. Diese blieben bisher aber leider aus. Auch verkehrspolitisch liegt vieles im Argen. Und das Licht am Ende des Tunnels ist vermutlich eher ein heranrasender Zug. Aber das haben die, die im Tunnel stehen, noch nicht verstanden.*

von Michael Mrugalla

Wenn man die täglichen Nachrichten verfolgt, braucht man mitunter schon starke Nerven. Noch etwas anspruchsvoller wird es, wenn man verfolgt, was verkehrspolitisch passiert. Da wird zum Beispiel ein Deutschland-Ticket geschaffen. An und für sich eine schöne, gute und sinnvolle Sache. Aber über die Finanzierung hat man sich keine großen Gedanken gemacht. Die Bundesregierung möchte die Kosten gerne an die Bundesländer abwälzen. Doch die wollen das natürlich so nicht bezahlen.

Der bayerische Märchenprinz hat dann obendrein noch die wiederum eigentlich gute Idee, die Fahrradbeförderung unkompliziert und günstig zu ermöglichen. Und auch diese Idee wird umgesetzt. Das Problem dabei ist, dass es – und das ist Ihnen allen bekannt – für diese Fahrräder im Zug überhaupt keinen ausreichenden Platz gibt. Wieso haben unsere Entscheidungsträger dieses Wissen nicht? Sind sie beratungsresistent, haben sie die falschen Berater oder verblödet unsere Gesellschaft immer weiter?

Auch die seit einer inzwischen gefühlten Ewigkeit angestrebte „Verkehrswende“ ist so ein Thema. Die jüngst veröffentlichte Information um eine drastische Anhebung der Trassenpreise im Jahr 2025 ist dafür sicherlich mehr als förderlich. Und auch die „Frei-Parken-Idee“ von Christian Lindner, der dafür plädiert, dass in unseren Innenstädten künftig kostenlos geparkt werden kann, kann man – zumindest nüchtern – eigentlich gar nicht nachvollziehen.

Das müssen Sie aber auch gar nicht. Sie können jetzt erst einmal den neuen NEF-Express lesen, der mit reichlich Verspätung nun endlich fertig von Ihnen liegt. Er ist wie immer gefüllt mit vielen interessanten Beiträgen.

So finden Sie auf den folgenden Seiten zum Beispiel Berichte von unseren Ausflügen nach Selb, Hof und Nördlingen. Bernd Zöllner nimmt Sie in seinem Beitrag mit nach Bangkok und stellt Ihnen den dortigen Nahverkehr vor. Nikolaus Schönherr berichtet von den Abschiedsfahrten auf der Wisentatalbahn und Raimund Scheder hat für Sie den Jahresrückblick auf das Jahr 2023 zusammengestellt. Und natürlich finden Sie auch wieder die aktuellen Neuigkeiten aus unserem Vereinsleben im Heft.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre! Bleiben Sie gesund, trinken Sie genug und schauen Sie doch mal wieder bei den Nürnberger Eisenbahnfreunden vorbei!





## Zwischen zwei Zügen ..

- 3 Völlig losgelöst ...

## Vereinsmeier

- 5 Weihnachtsfrühschoppen 2023
- 8 Vorprogramm zur Mitgliederversammlung
- 9 Bericht vom der Mitgliederversammlung 2024
- 12 Auch am Salonwagen ein neuer Anlauf ...
- 20 Treffen der Eisenbahnvereine in Selb
- 39 Jahresrückblick 2023

## NEF on tour

- 7 Zum Jahresabschluss ein neuer Anlauf ...
- 17 NEF-Ausflug nach Selb und Hof
- 22 NEF-Ausflug zum DGEG-Museum Würzburg
- 26 Erstklassige Dampfzugtour nach Nördlingen

## Abschied

- 14 Abschied von unserem Gründungsmitglied Peter Prem

## Aktuelles

- 29 Pfingstausflug zur Härtsfeldbahn
- 30 Übervolle Züge vor dem „AUS“ – Abschiedsfahrten auf der Wisentaltalbahn

## Globetrotter

- 32 Eine Reise nach Bangkok

## Fahrplan

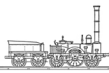
- 24 Veranstaltungskalender



*Der DGS 45152 von Verona Quadrante Europa nach Hannover Linden Hafen, geläufiger als „LKW-Walter-Zug“, wurde am 6. Mai 2023 von der 1293 074 der ÖBB bespannt. Die Bespannung ist planmäßig und die Lok führt den Zug auf dem gesamten Laufweg. Zwischen Muhr am See und Triesdorf stand Michael Mrugalla bereit, um den Zug in voller Länge aufzunehmen, was aufgrund der diesmal überschaubaren Zuglänge an diesem Tag kein Problem war.*

*Im Rahmen der IGE-Geburtstagssonderfahrt kam auch die 01 1104 zum Einsatz. In der Nähe von Düsseldorf bei Vorr gelang Frank Türpitz am 30. Mai 2024 diese schöne Aufnahme. Die 01 sollte den Zug, der aus Stuttgart kam, von Nürnberg bis Werdau bringen. Allerdings wurde in Neumark/Sachs ein Lager Schaden an einer Vorlaufachse festgestellt. Als Ersatz eilte aus Werdau die E 77 10 heran und brachte den Zug nach Dresden. Die 01 1104 wurde zunächst im Werk der Länderbahn begutachtet und dann nach Glauchau überführt und dort repariert.*





## Vereinsjubiläen

### 30 Jahre:

353	Arnold	Jochen	07/1994
354	Mrugalla	Monika	07/1994

### 15 Jahre:

409	Krumpholz	Manfred	01/2009
410	Reisinger	Richard	01/2009

## Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

Als neues Mitglied begrüßen wir unter anderem Susanne Meier herzlich in unseren Reihen. Wir freuen uns auf viele interessante Begegnungen!

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

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

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

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

Druck: KDD Kompetenzzentrum Digital-Druck GmbH, Nürnberg

Auflage: 125 Exemplare

Erscheinungsweise: Januar, Juli

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

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des jeweiligen Autors wieder.



## Weihnachtsfrühschoppen 2023

*Am zweiten Weihnachtsfeiertag 2023 stand wie jedes Jahr eine gemütliche, vormittägliche Zusammenkunft im Salonwagen auf dem Programm, bei der es wieder Kaffee, Glühwein und leckeres Weihnachtsgebäck gab.*


von Michael Mrugalla

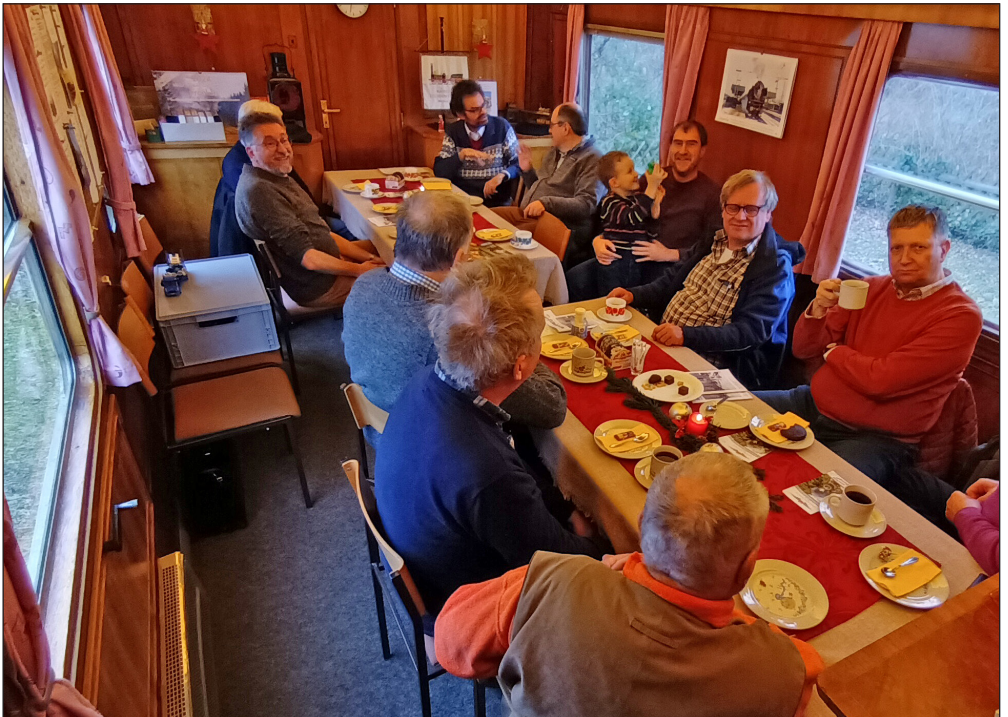
Traditionell steht am 26. Dezember, dem zweiten Weihnachtsfeiertag, unser Weihnachtsfrühschoppen, inzwischen eigentlich zum Weihnachtscafé mutiert, im Terminkalender.

Und ebenfalls schon traditionell hatte unser erster Vorsitzender, Raimund Scheder, wieder dafür gesorgt, dass unser Salon weihnachtlich dekoriert war und dass es eine bunte Auswahl an Leckereien und Geträn-

ken gab. Neben Glühwein in verschiedenen Varianten wurden auch diverse Kaffee-Arten angeboten.

Besonders erfreulich war, dass die Veranstaltung diesmal wieder großen Zuspruch fand. Zahlreiche interessante Gespräche wurden geführt, sodass der Vormittag wie im Flug verging.

Herzlicher Dank für die ganzen Vorbereitungen ergeht an Raimund Scheder. 



*Zahlreiche Gäste hatten sich am 2. Weihnachtsfeiertag im Salonwagen eingefunden. Michael Mrugalla drückte zwischendurch mal auf den Auslöser, bevor er sich wieder den Leckereien widmete.*

## Zum Jahresabschluss ein neuer Anlauf ...

*Wieder einmal starteten wir im Rahmen der Jahresabschlussfahrt einen Versuch, über die Außerfernbahn von Kempten über Reutte nach Garmisch-Partenkirchen zu fahren. Und wieder einmal lief nicht alles nach Plan.*


von Michael Mrugalla

Diesmal begann das „Unheil“ schon im Vorfeld, denn nahezu täglich änderten sich im Online-Angebot von Die Bahn die Fahrpläne auf der von uns gewünschten Reiseroute.

Tatsächlich war es dann so, dass wir wie zuletzt online veröffentlicht planmäßig bis Pfronten-Ried zur Mittagspause fahren konnten. Die Weiterfahrt endete allerdings schon in Pfonten-Steinach. Im Internet stand, dass es kurzfristig zu Planänderungen kommen

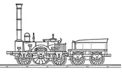
kann, weil es Fahrzeugengpässe gibt. Die Änderung war offenbar sehr kurzfristig, denn dem Zugbegleiter war nicht bekannt, dass es für uns keinen Anschlusszug gibt.

Lange Rede, kurzer Sinn, wir traten also vor der Grenze die Rückreise an und fuhren eben wieder zurück nach Kempten und von dort wieder ins schöne Nürnberg.

Trotz der widrigen Umstände war es wieder eine ereignisreiche Abschlussfahrt. 



*Der gefräßige Blick des „Regio-Shark“, der die NEFler am 30. Dezember 2023 von Augsburg Hbf, wo dieses Bild entstand, nach Kempten brachte, war Michael Mrugalla ein Bild wert.*



## Vorprogramm zur Mitgliederversammlung

*Am 2. März 2024 nachmittags fand die Mitgliederversammlung der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. mit Neuwahl des Vorstands und Ehrung langjähriger Mitglieder statt. Vor der Mitgliederversammlung, am Vormittag, statteten die Nürnberger Eisenbahnfreunde dem Partnerverein 1. märklin-club Nürnberg e. V. (1. MCN) und seinen Modellbahnanlagen einen Besuch ab.*

von Raimund Scheder

Der Verein hat sein Domizil mit seinen Modellbahnanlagen im Dachgeschoss des Sportheims des TSV Nürnberg-Buch in Nürnberg Am Wegfeld 41.

Der 1. Vorsitzende des 1. MCN, Peter Reinwald, erläuterte kurz die Geschichte des im Jahr 1987 gegründeten Vereins. Danach wurde die Technik der Modellbahnanlagen von

den anwesenden Vereinsmitgliedern des 1. MCN erläutert.

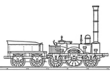
Der 1. MCN betreibt in seinem Vereinsheim mehrere Modellbahnanlagen in unterschiedlichen Maßstäben.

Die größte Modellbahnanlage ist eine H0-Modulanlage, die in U-Form aufgebaut ist und sich in der Landschaftsgestaltung am



*Peter Reinwald war so freundlich und fertigte mit Michael Mrugallas Kamera mit Fernsprechfunktion diese Aufnahme der NEF-Besucherguppe an.*





Pegnitztal orientiert. Die Steuerung dieser Anlage erfolgt digital mit Computerunterstützung. Verbaut sind hier etwa 300 m Gleis und 100 Weichen. Für abwechslungsreichen Betrieb sorgen drei Schattenbahnhöfe. Es werden nur Dampf- und Diesellokomotiven bzw. Triebwagen eingesetzt, weil auf dieser Anlage keine Fahrleitung verbaut ist. Für Unterhaltung sorgen auch verschiedene am Anlagenrand angebrachte Taster, mit denen man verschiedene Aktionen auslösen kann. So werden zum Beispiel an einem Bauernhof plötzlich die Hühner „lebendig“, anderswo öffnet sich die Türe des „Stillen Örtchens“.

Eine weitere H0-Anlage, in Segmentbauweise, ist in einem anderen Raum des Vereinsheims im Bau. Sie hat das deutsch-schweizerische Grenzgebiet in der Epoche III / IV als Vorbild. Sie wird ebenfalls digital per Computer gesteuert. Auf einer Fläche von rund

40 qm entsteht hier eine Anlage mit Fahrleitung, die sowohl einen fünfgleisigen deutschen Bahnhof wie auch einen dreigleisigen Schweizer Bergbahnhof zeigt. Für abwechslungsreichen Betrieb sorgen nach Fertigstellung insgesamt sieben Schattenbahnhöfe.

In diesem Raum befindet sich auch eine Anlage in Spur Z im Maßstab 1:220.

Daneben betreibt der Verein in seinem großen Raum auch eine Spur 1-Anlage mit angegliedertem Bahnbetriebswerk und im Vorraum eine historische Märklin-Modellisenbahn im Tischformat, Spurweite H0, aus den sechziger Jahren. Hier wurden die in Fachkreisen einschlägig bekannten Märklin-Metallschienen verbaut.

Alles in allem ein rundum gelungener Ausflug mit vielen interessanten Impressionen. 🚂

## Bericht von der Mitgliederversammlung 2024

*Im Anschluss an den Besuch beim 1. märklin-club Nürnberg e. V. (1. MCN) im Nürnberger Norden fand in bewährter Weise in unserer Vereinsgaststätte, dem „Wirtshaus zum TSV Falkenheim“ in der Germersheimer Straße im Süden von Nürnberg, unsere diesjährige Mitgliederversammlung statt.*

von Jörg Freudenberger

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

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

- allen Ideengebern, Ausarbeitern und Reiseleitern bei den Ticket-Touren.
- allen Mitgliedern, die 2023 Dienste für den Verein geleistet haben.

• Ein großer Dank geht dabei an Frank Türpitz für die Gestaltung des NEF-Internetauftritts, seine laufende Betreuung und seine Gestaltungsideen.

• Besonderer Dank an Michael Mrugalla für die Gestaltung und Herstellung des NEF-Express und die Bereitstellung von Artikeln zur Veröffentlichung in der Zeitschrift SCHIENE-aktuell.

• allen Vortragenden bei den Lokalveranstaltungen, diese finden dank der ansprechen-



den Themen und der hervorragenden Qualität immer stärkeren Zuspruch.

- Klaus Probst für die Organisation der Lokalveranstaltungen und Gewinnung neuer Vortragenden.
- 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.
- allen Korrekturlesern der NEF-Veröffentlichungen.
- Monika Mrugalla und allen Helfern für die Organisation und Durchführung des gemeinsamen Sommerfests von NEF und MEC.
- Das Vereinsjahr 2023 war nicht mehr von Corona-Auflagen betroffen. Alle Veranstaltungen konnten ohne Einschränkungen stattfinden.

### Vereinsbibliothek:

Die Neuordnung der Vereinsbibliothek wurde vom Büchereiwart Klaus Probst abgeschlossen. Alle Bücher können von den Vereinsmitgliedern ausgeliehen werden. Ein Bücherverzeichnis liegt im Waggon aus. Diese wurde auch passwortgeschützt auf der NEF-Website veröffentlicht. Eine Sammlung von Eisenbahn-CDs und DVDs, die ausgeliehen werden können, ist vorhanden.

### Entwicklung Waggongrundstück:

Keine neue Entwicklung. Aktuell ist von einer Bebauung des Waggongrundstücks nichts bekannt. Der Mietvertrag für das Grundstück ist nicht gekündigt. Der NEF hat sich verpflichtet, die Straße vor dem Waggongrundstück sauber zu halten.

Auf der Straße vor dem Waggongrundstück werden noch Straßenbauarbeiten zur Erschließung der neuen Mehrfamilienhäuser stattfinden.

An zwei Fenstern mit Gummidichtungen hatten wir Probleme, sie wurden mit Hilfe des Partnervereins FME instandgesetzt. Unterhalb des Winkefensters im Salon hat die Holzverkleidung Schaden genommen. Das kann erst saniert werden, wenn die Fenster dicht sind.

Bernhard Mrugalla hat die Eingangstreppe zum Waggon instandgesetzt. Die Holzdielen dazu lieferte Michael Rebelein. Wir haben bisher keinen Waggonwart gefunden.

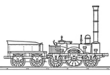
Zum Beginn des Jahres 2023 waren wir 84 persönliche Mitglieder und Partnervereine. Wir hatten effektiv vier Austritte, einen Eintritt und mit dem 1. märklin-club Nürnberg e. V. ein neues Partnermitglied.

Zum Jahreswechsel 2023/2024 waren wir 82 Mitglieder. Am 17. Januar 2024 ist unser Gründungsmitglied Peter Prem verstorben. Zum 1. März 2024 hatten einen Neueintritt. Wir haben gegenwärtig 82 Mitglieder.

Die Veranstaltung wurde mit dem Jahresrückblick 2023 fortgesetzt, an den sich ein Programmausblick anschloss.

Im Anschluss stellte Ulrich Montfort den Kassenabschluss 2023 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.



Als Wahlleiter fungierte Steffen Füller, 1. Vorsitzender unseres Partnervereins MEC Nürnberg e. V. Gewählt wurden:

- 1. Vorsitzender: Raimund Scheder
- 2. Vorsitzender: Michael Mrugalla
- 1. Kassier: Ulrich Montfort
- 2. Kassier: Claudia Mrugalla
- 1. Schriftführer: Jörg Freudenberger
- 2. Schriftführer: Frank Türpitz
- Beisitzer Waggonwart: vakant
- Beisitzer Bücherei, Programm: Klaus Probst
- Beisitzer Internet, NEF-Express: Gerhard Klug


Als Rechnungsprüfer wurden Otwin Krause und Monika Mrugalla, als Vertreter Wolfgang Schnek und Jürgen Prem bestimmt.

Es wurden wieder langjährige Mitglieder für ihre Vereinstreue geehrt. Jeder Geehrte erhielt eine Urkunde und einen Gutschein für

ein Essen bei einer NEF-Veranstaltung oder für eine NEF-Tagesfahrt. Die Geehrten sind:

- für 50 Jahre: Bernhard Mrugalla  
Renate Beidl  
Wolfgang Walper
- für 25 Jahre: Johannes Füngers  
Roswitha Füngers  
Dr. Michael Nicolaus  
Marga Oswald

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

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



Zum Gruppenfoto stellten sich die Jubilare bzw. deren Vertreter zusammen mit dem 1. Vorsitzenden vor der Kamera von Michael Mrugalla auf.



## Auch am Salonwagen ein neuer Anlauf ...

*Traditionell am Karsamstag, der dieses Jahr auf den 30. März fiel, stand wieder der Termin zur Waggon- und Grundstückspflege im Kalender. Diesmal jedoch war es ein spezieller „Waggonputz“. Neben den üblichen Arbeiten war auch ein neuer Anlauf zum Tausch des schadhaften Fensters (siehe dazu Bericht im NEF-Express 2/2023) geplant.*

von Michael Mrugalla

Erfreulicherweise hatten sich acht Mitglieder am Vereinsgrundstück eingefunden, um bei den anstehenden Arbeiten zu unterstützen.

Zunächst wurden die Grasflächen um unseren Salonwagen von Laub und Unrat befreit, vorrangig im Bereich des schadhaften Fensters, das wir bereits im vergangenen Herbst zu reparieren versucht hatten.

Um dieses Instandzusetzen, hatten sich Peter Schulz und PD Dr.-Ing. habil. Sebastian Pfaller von unserem Partnerverein Fränkische Museums-Eisenbahn e. V. Nürnberg (FME) eingefunden. Im Vorfeld waren bereits eine neue Dichtung und eine passende Scheibe beschafft worden. So konnten wir motiviert

ans Werk gehen, wobei das Ablösen des provisorisch angebrachten Klebebands und seiner Rückstände zunächst eine große Herausforderung darstellten.

Doch mit vereinten Kräften, geeigneten Werkzeugen und chemischen Hilfsmitteln konnte das am 1. November 2023 eingebaute Provisorium schließlich „rückgebaut“ werden.

Und dann ging es eigentlich ganz schnell. Zunächst wurde die neue Dichtung in den Rahmenausschnitt eingesetzt. Das „know how“ der beiden FMEler, die nach einer bewährten Rezeptur ein Gemisch aus Wasser und Spülmittel herstellten, war dann der erste Schritt zum Erfolg. Das passende Werkzeug, die Erfahrung von Sebastian Pfaller und Peter Schulz und ein bisschen Kraft waren die weiteren Zutaten, und schon „flutschte“ die neue Scheibe relativ einfach so, wie sie sollte, in die Dichtung.



*Klaus Probst war mit seiner Kamera zur Dokumentation eingeteilt und hielt die letzten Feinarbeiten an der Dichtung im Bild fest.*

Zuletzt musste noch der Keder in die Dichtung gedrückt werden, aber auch das konnte schnell und – unter den geschaffenen Bedingungen – relativ einfach erledigt werden.

Angespornt vom schnellen und ansehnlichen Erfolg, beschlossen



die Aktiven, die ebenfalls schon reichlich in Mitleidenschaft gezo- gene Dichtung des Küchen- bzw. Badfensters auch gleich noch zu tauschen.

Dies sollte einfacher zu machen sein, denn ein Ablösen eines Kle- bebands war hier nicht nötig. Stattdessen musste im Innenraum etwas Platz geschaffen werden, um auch von dort vollständig an die Fensteröffnung heranzukommen.

Die poröse Dichtung war mit Hilfe eines Messers schnell entfernt, die Rauchglasscheibe vorsichtig her- ausgenommen. Die verbleibenden Reste der Dichtung waren mit Spachteln und den bereits erwähnten bewährten chemi- schen Helfern ebenfalls rasch beseitigt. Der Rest war dann fast schon Routine.

Schnell war die neue Dichtung eingesetzt und die Scheibe wieder ordentlich montiert. Und auch der letzte Schritt, das Einsetzen des Keders, war keine wirkliche Herausforderung mehr. Innerhalb einer Stunde war dann auch diese Aufgabe erledigt.

Zufrieden konnten sich die „Wag- gonpfleger“ anschließend zur obligaten Vesper im Salonwagen zusammensetzen. Bei leckerem Leberkäse klang ein äußerst ertrag- reicher Arbeitseinsatz gemütlich aus und alle waren zufrieden mit dem Erreichten.

Ein besonders herzliches Danke- schön geht an unsere beiden Fens- tertausch-Experten, den 1. Vor- sitzenden unseres Partnervereins Fränkische Museums-Eisenbahn e.



*Das zweite Fenster war keine wirkliche Herausforderung mehr. Klaus Probst (2. v. links) fotografierte das Wiedereinsetzen der Scheibe.*

V. Nürnberg, PD Dr.-Ing. habil. Sebastian Pfla- ler, und an Peter Schulz.

Vielen Dank, dass Ihr Euch die Zeit für uns genommen habt, vielen Dank für Euer Fach- wissen, das Werkzeug, die unbürokratische Beschaffung der neuen Scheibe und der Dichtung, und, und, und ... DANKE!



*Nach getaner Arbeit wurde auf den warem Leberkäse gewartet. Lang- weilig wurde es aber niemanden ... Foto: Michael Mrugalla*



## Abschied von unserem Gründungsmitglied Peter Prem

*Am 17. Januar 2024 ist unser Gründungsmitglied Peter Prem im Alter von 93 Jahren für immer von uns gegangen. Peter Prem war ein Vollblut-Eisenbahner, bei dem Hobby und Beruf eins waren.*

von Jürgen Prem und Michael Mrugalla

Peter Prem wurde am 22. Mai 1930 in Berlin Moabit geboren. Aufgrund der weltpolitischen Ereignisse jener Zeit und der Weltwirtschaftskrise verlor sein Vater, kurz nachdem Sohn Peter das Licht der Welt erblickt hatte, seine Anstellung. Die Ehe seiner Eltern wurde kurze Zeit später geschieden, der Vater ging zurück zu seiner Familie nach Österreich, die Mutter wurde wieder berufstätig, deswegen wurde Peter im Kleinkindalter in die Obhut der mütterlichen Großeltern in Berlin gegeben. Dort, im Stadtteil Rudow, ging er auch die ersten Jahre zur Schule.

1938 fand der Vater bei MAN in Nürnberg eine Anstellung und zog mit seiner zweiten Frau alsbald in eine MAN-Werkswohnung in der Heisterstraße. Dorthin holte er im Jahr 1939 seinen Sohn Peter, der dort mit seiner Stiefschwester Elisabeth und seinem Stiefbruder Horst in einer glücklichen Familie aufwuchs.

Eine Bahnfahrt zu den Verwandten in der Steiermark blieb dem kleinen Peter nachhaltig in Erinnerung und weckte in ihm offenbar seine große Begeisterung für die Eisenbahn.

Die Albrecht-Dürer-Oberrealschule, in die Peter zur Schule ging, wurde bei einem Bombenangriff so schwer beschädigt, dass kein Unterricht mehr möglich war. Deswegen suchte der Vater eine Lehrstelle für ihn. Am 1. April 1945 trat Peter als Lehrling bei der Deutschen Reichsbahn im Lokbetriebswerk Nürnberg Rangierbahnhof an.

Als sogenannter Lokjunghelfer wurde er in der Wartung und Instandsetzung von Dampflokomotiven unterwiesen. Nach drei Jahren Lehrausbildung konnte er 1948 seine Lehre zum Lokomotivschlosser erfolgreich abschließen.

Nach Abschluss der Lehre arbeitete Peter Prem bei der im Jahr 1949 gegründeten Deutschen Bundesbahn zunächst einige Zeit in der Lokwerkstatt in Nürnberg Rangierbahnhof, aber aushilfsweise auch als Gleisbauarbeiter im Großraum Nürnberg.

Dann bewarb er sich 1952 als Dampflokheizer mit der Perspektive für die Laufbahn des Lokführers. So war er, weiterhin vom Betriebswerk Rangierbahnhof aus, einige Jahre als Heizer auf Dampflokomotiven unterschiedlichster Bauarten unterwegs. Diese Zeit war sicherlich die körperlich herausforderndste Phase seines Lebens. Im Sommer 1955 wurde er zum Reservelokführer-Anwärter ernannt und auf die Lokfahrschule geschickt. Im Spätherbst 1955 durfte Peter Prem seine Lokführerprüfung ablegen.

Auch privat ging es voran. Im Januar 1956 heiratete er seine geliebte Berta, die er zwei Jahre zuvor bei einer geselligen Veranstaltung kennen gelernt hatte.

Im Frühjahr 1956 begann schon die Ausbildung zum Ellokführer. Im Jahre 1959 bezog das junge Ehepaar eine Neubauwohnung in der Rangierbahnhofsiedlung am Neptunweg.



Im Jahr 1959 gab es in seiner Dienststelle einen Aushang, dass Mitarbeiter für das Eisenbahnjubiläum „125 Jahre deutsche Eisenbahn“ gesucht werden.

Peter Prem hatte Interesse und so kam es, dass er die betriebsfähige Aufarbeitung des Adlers im Ausbesserungswerk Ingolstadt begleiten durfte. Im Selbststudium eignete er sich einen umfangreichen Wissensfundus an. Auch deshalb wurde Peter Prem die Ehre zuteil, am Jubiläumstag, dem 7. Dezember 1960, mit Frack und Zylinder am Regler des Adlers zu stehen.

Es gab natürlich weitere Sonderfahrten mit dem Adler, am 10. Dezember 1960 nahmen daran auch die Mitglieder des wenige Monate zuvor gegründeten Vereins der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. teil. Peter Prem

war eines unserer Gründungsmitglieder und unserem Verein bis zu seinem Tod treu verbunden. Selbstverständlich stand er auch bei dieser Sonderfahrt auch selbst am Regler.

In der Zeit zwischen dem Eisenbahnjubiläum 1960 und dem Jubiläum 1985 ging das normale Leben des Peter Prem in geordneten Bahnen weiter.

Im Januar 1963 wurde Sohn Jürgen geboren, 1966 plante die Deutsche Bundesbahn einen Film, der den Wandel in der Zugförderung von der Dampflokomotive zur modernen Ellok

und Diesellokomotive zeigen sollte. Für den Film „Wie war sie eigentlich, die Dampflokomotive?“ wurden Darsteller gesucht. Peter Prem durfte in dem Film den Ellokkführer „spielen“, der mit seiner eleganten blauen E 10 durchs Land fährt und überall den Fortschritt der Bundesbahn hibringt.



Ende der 1960er-Jahre absolvierte er eine Zusatzausbildung zum Lokdienstleiter beim Bw Nürnberg Rangierbahnhof. In den 1970er-Jahren folgte dann die Berufung in die Oberlokkleitung der Bundesbahndirektion Nürnberg.

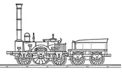
Zuhause konnte er sich erholen und seinem Hobby Modelleisenbahn hingeben.

In den 1960er-Jahren entstand zunächst eine Märklin-H0-Eisenbahn, offiziell natürlich für den Sohn, aber der Papa hatte mindestens genauso viel Freude

daran. 1971 entschied er sich dann, eine neue Gleichstrom-Modellbahnanlage im Keller zu bauen.

Ein Bastler und Modellbauer war Peter Prem zeitlebens. Das bereitete ihm viel Freude. Erinnerung sei auch an die verschiedenen Fahrpulte, die er zur Steuerung der Modelleisenbahn gebaut hat.

Es gab aber auch Interesse außerhalb des Themenfelds Eisenbahn. So war Peter Prem seit 1976 Mitglied bei den Nürnberger Altstadtfreunden.



Dann nahte 1985 das Jubiläum 150 Jahre Deutsche Eisenbahn. Der Adler sollte wieder dampfen. Zwei Lokführer von 1960, einer davon Peter Prem, waren übriggeblieben. Sie wurden abermals damit betraut, die betriebsfähige Aufarbeitung des Adlers zu begleiten und neu hinzugenommene Lokführer am Adler auszubilden.

Peter Prem stand als der sozusagen „erste Adler-Lokführer“ bei den ersten Probefahrten 1984 am Regler und bei den besonderen Ereignissen im Jubiläumsjahr 1985 wie bei der Fernsehshow am Fürther Bahnhof im Mai, bei der Eröffnung der Ausstellung im Tafelgelände und natürlich am Jubiläumstag selbst, am 7. Dezember 1985 vormittags in Fürth Hauptbahnhof, als Kopf an Kopf zum Adler auch der neue ICE-Prototypzug präsentiert wurde, sowie am Abend bei der ZDF-Show „Zug um Zug“ mit Hans Rosenthal, die aus dem Ausbesserungswerk Nürnberg live im Fernsehen übertragen wurde.

Nach dem Jubiläumsjahr ging es wieder im normalen Lokfahrdienst weiter. Wie damals üblich, gingen Lokführer, die ihr Berufsleben weitgehend im Schichtdienst verbracht hatten, mit Ende 50 in den Ruhestand, sofern sie die höchste Besoldungsstufe bereits erreicht hatten. So endete die aktive Dienstzeit von Peter Prem nach 42 Dienstjahren bei der Deutschen Reichsbahn und Deutschen Bundesbahn im Jahre 1987. Fortan hatte er mehr Zeit für seine Hobbys, neben der Modelleisenbahn war das die Geschichte der Pharaonen im Tal der Könige.


Zeitweise widmete er sich auch der Aufarbeitung der Dampflokomotive 52 8195 bei der Fränkischen Museumseisenbahn FME.

Gesundheitlich war Peter Prem eigentlich über viele Jahre gut gestellt. Zunehmend Probleme machten dann jedoch die Hüftgelenke. 2012 war es dann so weit, ein künstliches Hüftgelenk musste eingesetzt werden, ein Jahr später dann auch das andere Hüftgelenk.

Bis ins hohe Alter fuhr Peter Prem mit dem Rad, aber auch mit der U-Bahn ab Bauernfeindstraße, um seine täglichen Besorgungen zu erledigen, sodass er lange Zeit sehr mobil blieb.

Ein Sturz im Januar 2022 setzte ihm physisch und psychisch zu. Zur weiteren Behandlung nach dem Krankenhausaufenthalt fand sich ein Platz im Pflegeheim Lerchenbühl, im Juni 2022 folgte der Umzug in das Caritas-Seniorenzentrum St. Willibald in der Rangierbahnhofsiedlung. Hier war auch schon seine liebe Frau zu Hause, sodass sie fortan den Lebensabend weiterhin gemeinsam verbringen konnten.

Dort endete dann in den Morgenstunden des 17. Januar 2024 um etwa 04.30 Uhr sein langes und erfülltes Leben.

Wir verlieren mit Peter Prem einen allseits geschätzten Eisenbahnfreund und einen profunden Kenner, der sich stets akribisch mit dem Thema beschäftigte. Wir werden ihn stets in guter Erinnerung behalten. 

**Traurig nehmen wir Abschied uns von unserer  
am 3. August 2024 verstorbenen Eisenbahnfreundin**

**Rosemarie Jäger**

**Wir werden ihr ein ehrendes Andenken bewahren.**



## NEF-Ausflug nach Selb und Hof

*Pünktlich zur offiziellen Aufnahme des Eisenbahnbetriebs auf dem Vereinsgelände am Lokschuppen Selb-Stadt starteten die Nürnberger Eisenbahnfreunde am Samstag, dem 20. April, zu ihrem ersten Ausflug des Jahres 2024.*

von Ferdinand von Rügen

Als Gastgeber für die 29 mitgereisten Teilnehmer/-innen boten die Mitglieder des MEC Selb/Rehau e. V. (MuEC) einiges auf. Neben der Besichtigung diverser regional-typischer Lok- und Wagenexponate (u.a. auch der Dampflok 64 019), des Lokschuppens mit Drehscheibe, den Lokbehandlungsanlagen sowie dem früheren Stellwerk „Sf“ Selb-Stadt präsentierten die Clubmitglieder auch stolz ihre 1934 von der Lokomotiven- und Motorenfabrik Deutz in Köln produzierte Kleinlo-

komotive „Kirchenlamitz“. Die unter der Fabriknummer 12638 gebaute Maschine ist seit Kurzem hauptuntersucht. Mit dem jetzt fahrfähigen Exponat kann der 1973 gegründete Verein nunmehr auch Mitfahrten auf dem Führerstand innerhalb seines vereinseigenen Geländes anbieten.

Vor der jüngst erteilten Zulassung als „nicht-bundeseigene öffentliche Serviceeinrichtung für Schienenfahrzeuge“ waren allerdings



*Vom Stellwerk in Selb-Stadt hat man einen guten Überblick über die Bw-Anlage des Vereins. Ferdinand von Rügen hielt diesen auf seiner Speicherkarte fest.*



langwierige und aufwändige Vorbereitungen zu meistern. So wurden die Gleisanlagen umfangreichen Prüfungen unterzogen und neben der Kleinlok erhielt auch die Drehscheibe eine Hauptuntersuchung. Zudem galt es für den Verein und seine verantwortlichen Mitglieder, zahlreiche bürokratische Hürden und verwaltungsorganisatorische Vorbereitungen zu stemmen.

Wer wollte, konnte sich auch im Druckstellenwerk Selb-Stadt „Sf“ einen Überblick über den gesamten ehemals von hier aus gesteuerten Gleisbereich verschaffen und das Areal des MuEC aus erhöhter Perspektive betrachten.

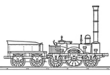
Zum Abschluss des Besuchs stärkten sich die Teilnehmer im Aufenthaltsraum des Vereins mit köstlichen Selber Bratwürsten und

hausgemachtem Kartoffelsalat, begleitet von fränkischen Bierspezialitäten oder anderen Getränken. So mancher wollte sich hier zudem ein wenig aufwärmen, hatte Petrus zwar für meist überraschend freundliches, aber auch für windig kühles und manchmal etwas regnerisches Wetter gesorgt.

Und nicht zu vergessen: Diverse Wandfotos im Vereinsheim lieferten dem aufmerksamen Betrachter eindruckliche Belege von der früheren Blütezeit der Bahn in der Porzellanstadt sowie dem ehemals umfangreichen Güteraufkommen des Bahnhofs Selb-Stadt. Nach den radikalen Rückbau-Maßnahmen, bei denen auch die Anlagen des MuEC Selb/Rehau ihren Gleisanschluss verloren und sich das respektable, inzwischen umgewidmete Empfangsgebäude lediglich neben einem



*Die Deutz-Diesellok „Kirchenlamitz“ ist frisch hauptuntersucht und stand den Gästen am Besuchstag für Führerstandsmitfahrten zur Verfügung.*



einziges Stumpfgleis zeigt, erscheint heute die alte Herrlichkeit nur schwer nachvollziehbar.

Aktuell existiert lediglich ein vereinfachter Nebenbahnbetrieb zwischen Selb-Plößberg und Selb-Stadt. Die einst weiterführende Strecke nach Holenbrunn wurde am 1. Mai 1994 im Gesamtverkehr stillgelegt – man wollte sich u. a. neue Brückenbauwerke bei der damals im Bau befindlichen A 93 ersparen...

Im Schienenersatzverkehr nach Selb-Plößberg gab es für die aufmerksamen Mitfahrer aus dem Bus verschiedene Blickkontakte zur nunmehrigen 3,56 km kurzen Stichbahn nach Selb-Stadt, die ein ums andere Mal gekreuzt wurde und trotz ihrer zahlreichen engen Kurvenradien immer noch die weitaus schnellere

Alternative zum Omnibus darstellt. Ein agiles VT 650, aus dem tschechischen AŠ (Asch) kommend (das seit 2015 wieder von Deutschland aus auf dem Schienenweg angeschlossen ist), nahm die NEF-Gruppe pünktlich auf und brachte sie über den Bahnhof Oberkotzau (der offenkundig leider dem endgültigen Verfall geweiht scheint) nach Hof.

Nach einem kleineren Fußmarsch zum Clubraum der Hofer Eisenbahnfreunde e. V. erwartete die Teilnehmer dort die Präsentation der eindrucksvollen 2-Leiter-Modellbahnanlage des MEC. Auf etwa 80 qm sind in einer detailreich und liebevoll gestalteten Mittelgebirgslandschaft ca. 500 Meter Gleise verlegt. Drei Schattenbahnhöfe bieten Abstellfläche für 35 Zuggarnituren aus mehreren, meist jüngeren Epochen. Zahlreiche regionaltypische Nach-



*Im Clubheim des MEC Hof, einem früheren Stellwerk, konnten sich die Eisenbahnfreundinnen und -freunde noch einmal stärken, ehe die Heimreise nach Nürnberg angetreten wurde.*


*Fotos (2): Ferdinand von Räden*



bauten, wie zum Beispiel das Unterkotzauer Eisenbahnviadukt oder die Burgruine „Labyrinth“, sorgen für angemessenes Lokalkolorit.

Den Programmausklang des Tages bildete ein gemütliches Beisammensein im Clubheim des MEC Hof. Dieses befindet sich an der Nordausfahrt des Hofer Hauptbahnhofs im ehemaligen Stellwerk 8 der Deutschen Bundesbahn am Güterbahnhof. Von „der Cafeteria mit Bahnhofsblick“ aus ließ sich der

Bahnbetrieb der „großen Eisenbahn“ gut beobachten (und fotografieren) oder, wie an jenem Tag, auch der eine oder andere plötzlich eintretende Schneeschauer bestens überstehen.

Der RE 31 brachte dann alle Teilnehmer zügig und direkt zurück zum Nürnberger Hauptbahnhof, wo ein erlebnisreicher und erfüllter Eisenbahn-Ausflugstag seinen Abschluss fand. 

## Treffen der Eisenbahnvereine in Selb

*Auf Einladung des Modell- und Eisenbahnclubs Selb/Rehau e. V. fand am 22. Juni 2024 ein Tag der Eisenbahnvereine im Selber Lokschuppen statt.*

von Raimund Scheder

Eingeladen waren Eisenbahn- und Modell-eisenbahnvereine aus dem nordbayerischen Raum und dem angrenzenden Tschechien. Die Gäste aus Tschechien mussten leider kurzfristig absagen, weil eine unaufschiebbare Reparatur einer Diesellok anstand, die am nächsten Tag wieder einsatzbereit sein musste.

Zum Treffen in Selb kamen die Regensburger Straßenbahn-, Walhallabahn- und Eisenbahnfreunde, die Amberger Kaolinbahn, die Dampfbahn Fränkische Schweiz, das Deutsche Dampflokomotivmuseum, die Staffelseiner Eisenbahnfreunde, die Museumsbahn Schönheide, die Modelleisenbahnclubs aus Adorf, Münchberg, Hof, Selbitz, Plauen und die Nürnberger Eisenbahnfreunde.



*Unser Vorsitzender lauschte den Worten von Ulli Pötzsch und brachte uns auch noch ein Foto mit.*

Mit dieser Veranstaltung ohne festes Programm sollten einfach einmal eine Reihe von Eisenbahnvereinen zusammenkommen, sich gegenseitig kennenlernen, neue Kontakte zu knüpfen und Erfahrungen auszutauschen.

Der Selber Oberbürgermeister Ulli Pötzsch und der stellvertretende Geschäftsführer der euregio egrensis (eine von der Europäischen Union geförderte Organisation



für deutsch-tschechische Zusammenarbeit) Alexander Dietz begrüßten die Teilnehmer und hoben insbesondere die ehrenamtliche Arbeit in den Eisenbahnvereinen als Teil des gesellschaftlichen Zusammenhalts hervor.


In der anschließenden Vorstellungsrunde der Vereine begrüßten alle Teilnehmer die Möglichkeiten der Zusammenarbeit, wobei die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. auf die im Nürnberger Raum seit langem bestehenden Vereinspartnerschaften mit ihren positiven Effekten hinwiesen. Eine Zusammenarbeit von Eisenbahnvereinen kann deshalb nur begrüßt werden.

Konkret wurde von den Vereinen ein jährliches Treffen vereinbart, über einen E-Mail Verteiler werden Ansprechpartner benannt

und es soll einen Informationsaustausch über Veranstaltungen geben.

Die Termine der Eisenbahnvereine werden dann allen bekanntgegeben um die Mitglieder der Vereine informieren zu können. Der Modell- und Eisenbahnclub Selb/Rehau e. V. wird hier der Koordinator sein.

Natürlich kamen bei diesem Treffen im Selber Lokschuppen neben dem Mittagessen und den Gesprächen mit den Vereinsvertretern ein Besichtigungsprogramm des Lokschuppens, des Stellwerks und die Mitfahrt auf der Lok Kirchenlamitz nicht zu kurz.

Herzlichen Dank an den Modell- und Eisenbahnclub Selb/Rehau e. V. für die Organisation dieses Treffens. 



Das Schmuckstück des Modell- und Eisenbahnclub Selb/Rehau e. V., die 64 019, war auf der Drehscheibe vor dem Lokschuppen zu bestaunen. Raimund Scheder verewigte die Maschine.



## NEF-Ausflug zum DGEG-Museum Würzburg

*Am Samstag, dem 15. Juni 2024, stand ein Besuch des DGEG-Museums in Würzburg auf dem Programm, das in der Wahrnehmung der Eisenbahnfreunde eher ein Schattendasein führt. Gerade das war ein Grund, dieser weniger bekannten Einrichtung mal einen Besuch abzustatten.*

von Bernd Zöllner

Für die Anreise musste der Weg über Ansbach gewählt werden, weil die direkte Strecke nach Würzburg noch gesperrt war. Infolge von starken Regenfällen waren zwischen Dettelbach und Kitzingen die Gleise unterspült worden und der Hang unterhalb der Gleise ins Rutschen geraten.

Also ging es mit der S4 bis Ansbach und von dort trotz knapper Umsteigezeit weiter Richtung Würzburg. Statt eines Triebwagens von Go-Ahead-Bayern erwartete uns ein Ersatzzug, bestehend aus 112 006 und Doppelstockwagen der ehemaligen DR, der uns pünktlich nach Würzburg brachte.

Nachdem hier der letzte Teilnehmer zu uns gestoßen war, war unsere Besuchergruppe

mit 15 Teilnehmern und einem 10-jährigen Nachwuchstalent vollständig.

Die Regenwolken, die uns auf der Hinreise begleitet hatten, hatten sich bei der Ankunft in Würzburg verzogen, sodass wir bei Sonnenschein zunächst mit der Straßenbahnlinie 5 über die berühmte Steilstrecke zur Endhaltestelle Rottenbauer fahren. Nach kurzem (Wende-)Aufenthalt ging es wieder zurück in Richtung Hauptbahnhof. An der Haltestelle Heriedenweg unterbrachen wir unsere Fahrt, um die Sportgaststätte des SV Heidingsfeld zur Mittagseinkehr aufzusuchen.

Gut gestärkt brachte uns die Straßenbahn danach wieder zum Würzburger Hauptbahnhof, um von dort mit der Bahn unsere Reise zum 3,9 km entfernten Haltepunkt Würzburg-Zell anzutreten. Von dort war ein Fußweg von 950 m zurückzulegen, um das Gelände des Rangierbahnhofs zu erreichen. Die restlichen 550 m bis zum eigentlichen Museumsareal wurden wir von den netten Aktivisten des DGEG-Museums mit einem „Sonderzug“, bestehend aus einer Köf II und einem ehemaligen Luxemburger „Silberling“, gefahren.



Die als V 100 1200 bezeichnete 211 200 der DGEG konnte Bernhard Mrugalla beim Besuch des Museums entdecken.

Nach der Ankunft wurden wir schon von Albrecht Hufsky erwartet, der uns durch das weitläufige




Gelände führte, auf dem sich noch eine große Menge an „Arbeitsvorrat“ in Form von historischen Reisezugwagen befindet. In der Werkstatt fanden wir schließlich das Zugpferd des Würzburger DGEG-Museums vor, die Kriegslok 52 7409, die wegen der Erneuerung des Aschkastens zurzeit nicht betriebsfähig ist.

Sehr weit gediehen ist die laufende Restaurierung des „Fakultativwagens“, der 1896 von der Wumag in Görlitz geliefert wurde. Daneben stand der äußerlich schon weitgehend aufgearbeitete Speisewagen, bei dem gerade an der Inneneinrichtung gearbeitet wird.

Nach der Führung blieb noch genügend Zeit für die Fotografen, das Gelände und die

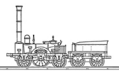
Fahrzeuge zu erkunden. Mit einer spendierten Runde Kaffee konnten wir den Besuch abschließen und wurden mit unserem „NEF-Express“ wieder in die Nähe der Rothofbrücke gefahren, um den Rest zum Haltepunkt Würzburg-Zell zu Fuß zurückzulegen.

Von dort ging es wieder Richtung Hauptbahnhof und anschließend über Ansbach zurück nach Nürnberg.

Trotz eines sehr knappen Anschlusses in Ansbach sind wir alle nach einem interessanten Besuch des DGEG-Museums gut heimgekommen. Daher dürfen wir uns an dieser Stelle noch einmal für die freundliche Aufnahme und die interessante Führung bedanken. 



An der Station Rottenbauer wartete der Wagen 263 der Würzburger Straßenbahn GmbH auf Fahrgäste Richtung Grombühl. Bernhard Mrugalla beobachtete ihn dabei.



## 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.

## Juli:

5. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
12. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend / Aufbau Sommerfest
13. Sa	14.00 Uhr	Salonwagen	Sommerfest mit unserem Partnerverein MEC Nürnberg e. V.
19. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Fritz Ferstl: Eisenbahnen rund um den Peloponnes in Griechenland

## August:

<del>2. Fr</del>	<del>18.30 Uhr</del>	<del>Salonwagen</del>	<del>Vereinsabend</del>
<del>09. Fr</del>	<del>18.30 Uhr</del>	<del>Salonwagen</del>	<del>Vereinsabend</del>
16. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
23. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
30. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Gastvortrag von Hans-Martin Schmid: Sáavatal, Teil 2
30. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend (als Ersatz für den entfallenen Vortrag)

## September:

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	Klaus Probst präsentiert das NEF-Quiz 2024

## Oktober:

4. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
11. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
18. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
25. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Matthias Maier: Die Schwarzwaldbahn in den siebziger Jahren

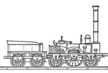
## November:

8. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
15. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
22. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Leonhard Kiesel zeigt Schmalfilme aus seinem Archiv
29. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

## Dezember:

6. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26. Do	10.30 Uhr	Salonwagen	Weihnachtsfrühschoppen
27. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
28. Sa		Exkursion	Jahresabschlussfahrt





## Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V.

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

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

- |        |           |         |  |
|--------|-----------|---------|--|
| 13.09. | 19.30 Uhr | Vortrag | „Wo die StUB schon fährt“  |
| 11.10. | 19.30 Uhr | Vortrag | „Die Straßenbahn in Budapest von 2014 bis 2024“                                    |
| 08.11. | 19.30 Uhr | Vortrag | „Die Sonderwagen der Nürnberg-Fürther-Straßenbahn von den 1960er-Jahren bis heute“ |

Das aktuelle Programm der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V. finden Sie auf deren Homepage unter [www.sfnbg.de/termine](http://www.sfnbg.de/termine).



## Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

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

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

Clubabende: jeweils montags, ab 19.30 Uhr  
außer an Feiertagen

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

### Öffentliche Besichtigungstermine:

- |                    |                     |  |
|--------------------|---------------------|--|
| 22.09.2024         | 14:00 bis 18.00 Uhr | Vorführung im Rahmen der Stadtverführungen |
| 12. und 13.10.2024 | 10.00 bis 17.00 Uhr | Tag der offenen Tür                        |
| 30.11.2024         | 10.00 bis 17.00 Uhr | Ausstellung im Clubheim                    |



## Fränkische Museumseisenbahn e. V.

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

[www.fraenkische-museumseisenbahn.de](http://www.fraenkische-museumseisenbahn.de)

## Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

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



## Erstklassige Dampfzugtour nach Nördlingen

*Das historische Nördlingen und das 3. Nördlinger Eisenbahnfest waren am 11. Mai 2024 Ziel der Nürnberger Eisenbahnfreunde. Bei Kaiserwetter begann die Fahrt im Dampfzug der Fränkischen Museumseisenbahn mit der Dampflok 52 8195-1 im Stil der 50er- und 60er-Jahre des letzten Jahrhunderts.*

von Markus Steinbach

Die Fahrt begann pünktlich um 8.21 Uhr in Fürth. Der Zugweg ging über Nürnberg – Schwabach – Roth – Georgensgmünd – Pleinfeld – Weißenburg – Treuchtlingen – Donauwörth nach Nördlingen. Die Fahrt verlief großteils auf dem Mittelabschnitt der „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ (Lindau – Hof), der ersten Fernbahn Bayerns, die als Staatsbahn in den Jahren 1843 – 1854 gebaut wurde.

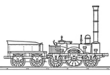
Trassierung aus den Anfängen der Eisenbahn gerade im Ursprungsverlauf der Trasse von Donauwörth nach Nördlingen entlang der Wörnitz gut zu erkennen. Diese wurde vor 175 Jahren eröffnet. Steigungen waren damals für die Eisenbahn sehr hinderlich, sodass die Anbindung der größeren Städte und die ebene Trassierung entlang der Flussläufe maßgebend waren.

Auch wenn unsere ganze Fahrstrecke unter elektrischem Fahrdraht verlief, ist die sanfte

Seit der Eröffnung der Bahnstrecke Donauwörth – Treuchtlingen, die mit große-



*In Georgensgmünd rollte der FME-Dampfzug auf Gleis 2 ein und zog viele Blicke auf sich. Michael Mrugalla hatte den Blick auf das Display seines Smartphones gerichtet und hielt dieses Ereignis im Bild fest.*



ren Steigungen trassiert wurde, wird der Mittelabschnitt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn (Buchloe bis Nürnberg) nicht mehr durchgehend genutzt. Auch unser Zug nahm die „Neubaustrecke“. Trotzdem musste die Lok in Nürnberg und Donauwörth, jeweils unter großer Anteilnahme der Reisenden, umgesetzt werden: eine Reise in die Vergangenheit, so wie früher mit den notwendigen Aufenthalten für Lokwechsel und Bremsprobe, bevor ein Betrieb mit Trieb- bzw. Steuerwagen üblich wurde. Solche Reisen erforderten einfach mehr Zeit. Dieses Erlebnis vermittelte die Dampfzugtour den Teilnehmern besonders eindrucksvoll.

In Nördlingen standen dann das 3. Eisenbahnfest sowie die Feierlichkeiten zum 55-jährigen Bestehen des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) im historischen Bahnbetriebswerk Nördlingen auf dem Programm.

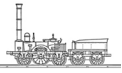
Rund um den Lokschuppen des BEM gab es allerlei interessante Exponate zu bestaunen. Das rührige Team des Museums hat zwar eine schier unendliche Menge an „Arbeitsvorrat“ auf dem weitläufigen Gelände und den benachbarten Gleisanlagen stehen, aber es sind inzwischen auch sehr viele Fahrzeuge in einem ansehnlichen Zustand.

Besonders beeindruckend ist der Bestand an acht betriebsfähigen Dampflokomotiven. Neben der bekannten S3/6 und den 01ern zählt dazu seit kurzem u. a. auch wieder ex-DR 50 4073, die in den zurückliegenden Jahren aus einer Heizlok wiederaufgebaut wurde. Sie war an diesem Wochenende erstmalig wieder öffentlich unter Dampf zu erleben.

Viele Blicke zog auch die (kalte) Gastlok 01 1066 auf sich, die zuletzt einige Jahre



*Zahllose Eisenbahnfaninnen und -fans waren nach Nördlingen gekommen, um das 3. Eisenbahnfest zu feiern. Vor dem Lokschuppen waren diverse Dampfloks ausgestellt, die auch auf der Drehscheibe präsentiert wurden.*



ge, schützt in Heilbronn stand und hier seit langem mal wieder öffentlich zu sehen war.

Zum Fahrzeugbestand gehören natürlich auch zahlreiche Reisezugwagen unterschiedlichster Bauarten. Besonders erfreulich ist jedoch, dass es beim BEM inzwischen auch eine ganze Reihe betriebsfähiger Güterwagen gibt, mit denen Fotogüterzüge gefahren werden.

von Markus Steinbach

Auch Nördlingen selbst ist einen Besuch wert. Der Bahnhof liegt direkt an der die Stadt vollständig umgebenden Stadtmauer. Über das Deininger Tor kommt man schnell ins Zentrum mit der St.-Georgs-Kirche. Sie gilt als eine der größten und schönsten spätgotischen Hallenkirchen Süddeutschlands. Von

ihrem hohen Turm, dem „Daniel“, hat der Besucher einen faszinierenden Ausblick über die Stadt und den Rieskrater.

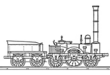
Viele sehenswerten mittelalterlichen Häuser, der vollständige Wehrgang um die Stadt sowie eine gute Gastronomie laden zum Besichtigen und Verweilen ein.

Bei dem eisenbahnfreien Besichtigungsprogramm in der Stadt war für jeden Besucher ohne große Planung etwas dabei. Kurzweilig, historisch interessant und alles fußläufig gut erreichbar.

Die Rückfahrt verlief auf der gleichen Strecke ab 16.49 Uhr. Die Bewirtung im Zug war hervorragend. Die Teilnehmer konnten den gelungenen Tag so ausklingen lassen und die Dampf Wolken der Lok bei geöffneten Fens-



Ein viel beachtetes Objekt war die frisch hauptuntersuchte 50 4073, hier eingerahmt von 50 3600 und 52 8168, die bei dieser Veranstaltung erstmals wieder öffentlich unter Dampf präsentiert wurde. Fotos (2): Michael Mrugalla



tern in der Abendstimmung mit milden Temperaturen genießen.

Nürnberg war mit einer viertel Stunde Verspätung erreicht und für die meisten Mitfahrer endete hier die erlebnisreiche und angenehme Fahrt in der Abenddämmerung.

Erstklassig im wörtlichsten Sinne, denn die 16 Teilnehmer der Nürnberger Eisenbahnfreunde konnten diese gelungene Reise in die Vergangenheit in der 1. Klasse genießen.

Dem ist nichts hinzuzufügen.



## Pfingstausflug zur Härtsfeldbahn

*Die Eisenbahn-Romantik-Sendung über den Verein „Härtsfeld-Museumsbahn e.V.“ und die von ihm seit den 1980er-Jahren vollbrachte Aufbauleistung einer rund sechs Kilometer langen Teilstrecke der ehemaligen Härtsfeldbahn von Aalen (Württemberg) nach Dillingen (Bayern) inspirierte uns, unsere Pfingstradtage 2024 in Ellwangen/Jagst und Umgebung zu verbringen.*

von Günter Knieling

Mit dem Auto fahren wir am Pfingstsonntag via Aalen nach Neresheim im Härtsfeld.

Hier erwartete uns der Betriebsmittelpunkt der Härtsfeld-Museumsbahn (HMBH) mit der Werkstatt und von hier starten auch die Dampfzüge und der Triebwagen zu ihrer

Fahrt zum Endpunkt Katzenstein am Härtsfeldsee.

Auch wir unternahmen diese rund 20-minütige Reise. Fast parallel zur Bahnstrecke verläuft auch ein Rad- und Wanderweg, von dem man gute Sicht auf die Gleise der Bahn hat – siehe auch Foto.





## Übervolle Züge vor dem „AUS“ – Abschiedsfahrten auf der Wisentatalbahn

*Ein Sanierungsstau und immer höhere Trassenpreise haben der Wisentatalbahn das „Genick gebrochen“ und sie wurde am 11. März 2024 mit nur drei Wochen Vorlauf stillgelegt.*

von Nikolaus Schönherr

Dabei galt für die Strecke Schönberg – Schleiz West: Totgesagte leben länger. Denn schon im Dezember 2006 wurde der regelmäßige Personenverkehr abbestellt. Doch der Förderverein der Wisentatalbahn unter dem rührigen Vorsitzenden Karl Hermann Schorn (1955-2022) verhinderte die Stilllegung und bediente die Strecke von 2007 bis 2024 mit regelmäßigen Ausflugsfahrten. Dafür wurden anfangs „Ferkeltaxen“ der Baureihe 771/772 angemietet, später die Uerdinger Schienenbusse 798 813, 798 592 und 998 633 erworben und hergerichtet. Auch die Nürnberger Eisenbahnfreunde haben im Juni 2013 die Strecke im Rahmen der 184. Tickettour befristet.

Nun kam das zweite „Aus“ und bewirkte einen Schock für die Vereinsmitglieder, die allein im letzten Jahr 1.000 Arbeitsstunden in den Vegetations-Freischnitt und in den Stre-

ckenunterhalt gesteckt hatten. Sie organisierten am 9. und 10. März 2024 Abschiedsfahrten auf ihrer Strecke. Von weit her angereiste Eisenbahnfans und viele Einheimische nutzten die letzten fünf Pendelfahrten und sorgten für eine 110 %-Auslastung. Allerdings waren viele von ihnen erstmals in einem Zug zwischen Schönberg und Schleiz.

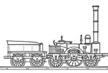
Denn an den normalen Fahrtagen mit deutlich weniger Fahrgästen machten die immer höheren Trassenpreise des Streckenpächters Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) dem Verein zu schaffen – zuletzt rund 9,47 € pro Kilometer plus 4,71 € je Halt am Bahnsteig. Wegen der jährlich steigenden Kosten von bis zu 1.000 € je Fahrtag mussten die Fahrpreise erhöht werden. In der Folge sank die Zahl der Fahrgäste und der Verein musste die Anzahl der Fahrtage reduzieren. Am Ende waren der DRE die Jahreseinnahmen aus der Strecke zu



*Bei den Abschiedsfahrten am zweiten März-Wochenende war unser Nikolaus Schönherr dabei und fotografierte den Steuerwagen 998 633.*

gering und sie schrieb die Strecke zur Abgabe aus. Da sich kein Bewerber zur Übernahme meldete, wurde sie nun stillgelegt.

Der Förderverein selber würde die Strecke gern übernehmen, aber er kann die zum Streckenunterhalt nachzuweisende Kapitaldecke nicht vorweisen. Dazu hat die Strecke Sanierungsstau: Kurzfristig müssen auf 1,6 km Länge schadhafte Schwellen ausgetauscht und zwei kleinere Brücken saniert wer-



## Wisentatalbahn

Schönberg (Vogtland) – Awanst Schleiz – Schleiz bzw. seit 1996 Schleiz West\*



Streckenlänge 14,9 km bzw. seit 1996 15,7 km

Eröffnung:	11. Juni 1887
Abbestellung d. Personenverkehrs:	09.12.2006
Bedienung im Güterverkehr :	bis 2007
Ausflugsfahrten des Fördervereins:	2007 - 2024
Stilllegung:	11. 03. 2024

\* seit Dezember 1996 fuhren die Züge die letzten 800 Meter auf der Trasse der ehemaligen Kleinbahn Schleiz – Saalburg bis zum Hp Schleiz West, direkt neben dem Schleizer Busbahnhof

Versuche von gut vernetzten Vereinsmitgliedern, die örtliche Wirtschaft zur Verladung auf die Schiene zu gewinnen, scheiterten auch an der nur für leichte Fahrzeuge geeigneten Streckenklasse A. Nur selten verirrten sich Sonderfahrten ins Wisentatal, so im Jahr 2023 eine Personalschulungsfahrt der City-Bahn Chemnitz und zuletzt im Oktober der 165 Meter lange Anti-Drogen-Ausstellungszug „Revolution-Train“ für Schulklassen.

Noch gibt es die vage Hoffnung, dass sich Land und Landkreis zur Weiterführung der für den Tourismus interessanten Ausflugsfahrten finanziell engagieren.

Das MDR-Regionalfernsehen und viele Fotografen säumten die Strecke während der letzten fünf Pendelfahrten. Dann mussten die Aktiven mit ihrem gut gepflegten, dreiteiligen Uerdinger Schienenbus eine neue Bleibe ansteuern. Sie holten nach der letzten Fahrt noch am Lokschuppen in Schleiz ihren für den Streckenunterhalt verwendeten offenen Schüttgutwagen 66563 ab. Mit einem langen Pfiff verabschiedete sich die nun vierteilige Garnitur von der Stadt Schleiz und steuerte notgedrungen ihr neues Zuhause in den Eisenbahnwelten Gera an. 🚩

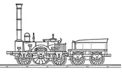
den, um die Strecke wenigstens zwei weitere Jahre betreiben zu können.

Denn der größte Brocken ist die 2026 anstehende Erneuerung der Weiche 33 im Bahnhof Schönberg (Vogtland) am Beginn der Strecke. Eigentlich ist die Weiche nach heute 28 Nutzungsjahren technisch in gutem Zustand, weil sie so selten befahren wurde. Aber aufgrund der immer strengeren Verordnungen zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) muss sie nach 30 Jahren turnusgemäß von DB InfraGo (bisher DB Netz) auf Kosten der Streckeneigentümer ausgetauscht werden. Den Brocken von 180.000 € kann der Verein nicht stemmen.

Die kleine Stadt Schleiz ist ein Mittelzentrum in Thüringen, doch hat sie seit 2006 keine Zuganbindung mehr. Verbindungen in die Mitte Thüringens z.B. nach Pößneck, Neustadt/Orla oder Gera sind aus topographischen Gründen nie gebaut worden. Da die Wisentatalbahn stattdessen über die Landesgrenze nach Sachsen führt, gibt es keinen erkennbaren politischen Willen, dies zu ändern.



Auch in Schleiz West nutzte Nikolaus Schönherr die Kamera und fotografierte den jetzt von 798 813 angeführten Abschiedszug.



## Eine Reise nach Bangkok

*Von einem Schweizer Freund erhielt ich ganz überraschend aus Bangkok ein Foto von einer Monorail, das mich sofort neugierig machte. Im Internet fand ich dann viele aufschlussreiche Informationen und Videos zum öffentlichen Nahverkehr in der Millionenstadt Bangkok. Je intensiver ich mich mit dem Thema beschäftigte, umso mehr reifte der Gedanke, sich das mal im Original anzusehen, zumal die Millionenmetropole Bangkok als touristisches Ziel auch einen gewissen Reiz ausübte.*

von Bernd Zöllner

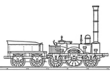
Da das dortige Klima eher in den Wintermonaten noch einigermaßen erträglich ist, ging es über die Weihnachtsfeiertage für zehn Tage nach Bangkok. Die Weihnachtszeit brachte es mit sich, dass man im Hotel beim Frühstück, in den Einkaufszentren und sogar in der U-Bahn ständig von Weihnachtsliedern

berieselt wurde. Und das in einem buddhistischen Land, das insbesondere in seiner Hauptstadt Bangkok natürlich viel mehr zu bieten hat, was ich mir auch nicht entgehen ließ. Dabei konnte ich auch gut den relativ preiswerten öffentlichen Nahverkehr nutzen, der erst in den letzten Jahren auf ein beacht-



Einen Zug der U-Bahn Bangkok fotografierte Bernd Zöllner an der Station Bang Pho. Das Fahrzeug wurde 2004 als 14. von 19 Einheiten von Siemens Mobility in Österreich geliefert.





liches Niveau gebracht wurde. Bis 1999 gab es außer Buslinien, Taxis und den berühmten Tuk-Tuks keinen öffentlichen Nahverkehr, die Stadt drohte trotz des Baus von immer mehr Schnellstraßen im Verkehr zu ersticken.

Nach mehreren vergeblichen Anläufen, die vor allem an Finanzierungsproblemen scheiterten, ist es doch gelungen, mit dem als Skytrain bezeichneten Hochbahnsystem ein Netz von mehreren Linien aufzubauen, das mit Normalspur und 750 V Gleichstrom und Stromschiene betrieben wird. Die ersten beiden Linien wurden am 5. Dezember 1999 eröffnet, und in den folgenden 20 Jahren wurde das Netz ständig ausgebaut. Dazu kam ab 2004 das erste Teilstück einer echten U-Bahn, die heute als Ringstrecke mit einer Gesamtlänge von 48 km die Innenstadt erschließt und mit allen Skytrain-Strecken verknüpft ist.

Eine wichtige Verbindung stellt der „Airport Rail Link“ (ARL) zum internationalen Flughafen Suvarnabhumi dar. Die 28,6 km lange Strecke wurde größtenteils als Hochbahn oberhalb der Meterspurstrecke der Staatsbahn errichtet und wird von ihr seit 2010 betrieben. Sie wurde in Normalspur ausgeführt und wird per Oberleitung mit 25 kV/50 Hz betrieben. Die insgesamt neun Triebwagen für diese Strecke wurden übrigens von Siemens geliefert und in Krefeld-Uerdingen gebaut.

Für die Erweiterung des Netzes in den Außenbereichen entschied man sich in Bangkok jedoch für die Einschienenbahn, bei der die Investitionskosten 40 % unter den Kosten für den Skytrain liegen. Damit verbunden ist zwar auch eine geringere Transportkapazität, das passte aber zu dem erwarteten Verkehrsaufkommen.



Auf Basis des Siemens Desiro UK Class 360 fertigte Siemens vier vierteilige Express-Einheiten und fünf dreiteilige City-Line-Einheiten für den Airport Rail Link. Auf dem Foto von Bernd Zöllner kreuzt ein Express-Zug die „Yellow Line“.



Das Funktionsprinzip beruht auf dem Konzept der legendären Alweg-Bahn, von der es bereits 1952 eine erste Versuchsstrecke in Köln-Fühlingsen gab, die bis 1957 zu einer 1,6 km langen Versuchsstrecke ausgebaut und bis zu ihrem Abbau 1967 betrieben wurde. 1959 gab es für Frankfurt am Main sogar schon sehr konkrete Planungen für ein Netz mit zwei Linien, die aber über konzeptionelle Ansätze nicht hinausgekommen sind. Am bekanntesten dürfte wahrscheinlich noch die auf dem gleichen Prinzip basierende „Monorail“ in Disneyland bei Los Angeles sein. Seit 1959 wird sie dort auf einer inzwischen 4 km langen Strecke betrieben.

Immer wieder gab es Versuche, dieses System im Nahverkehr zu etablieren, die sich aber bisher kaum durchsetzen konnten. So wurde in Turin für die 1961 durchgeführte

Ausstellung Italia '61 eine etwa einen Kilometer lange Strecke durch das Ausstellungsgelände gebaut. Ein kurzer Abschnitt des Fahrwegs mit der nördlichen Endstation ist bis heute erhalten.

Das Konzept der Alwegbahn fand am häufigsten in Japan Anwendung. Ein Lizenzvertrag für das System wurde von der Firma Krupp (Alweg-Eigner nach dem Tode von Wenner-Gren) mit Hitachi und der Disney Company (weiterentwickelt von Bombardier Transportation) geschlossen. Hitachi baute mehrere asiatische Alwegbahnen, unter anderem in Tokio zum Flughafen Haneda, in Osaka und Singapur. In den USA verbindet seit der Weltausstellung in Seattle von 1962 eine Einschienenbahn die Innenstadt mit dem Ausstellungsgelände. Auch auf Messen und in Freizeitparks wurden Alwegbahnen



Auf der „Gold Line“ kommen gummibereifte People Mover zum Einsatz. Die Fahrzeuge vom Typ Bombardier Innovia APM 300 wurden 2020 geliefert und sind bis zu 80 km/h schnell. Foto: Bernd Zöllner

gebaut, etwa der EP-Express im Europa-Park. Die am 23. April 2015 in Betrieb genommene Daegu-Monorail in Südkorea ist ebenfalls eine Alwegbahn. 2017 wurde die Einschienenbahn Yinchuan in China in Betrieb genommen. Seit 2009 gibt es auch in Dubai eine 5,5 km lange Strecke, die eher touristischen Zwecken dient.

Bereits seit 2014 existiert in Sao Paulo (Brasilien) eine Monorail-Linie, deren Technologie von Bombardier Transportation kam. Sie ist Bestandteil des dortigen Metro-Netzes und wurde bis 2020 ständig verlängert. Bei den dort eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich um den Typ Innovia 300 von Bombardier, die im vollautomatischen, fahrerlosen Betrieb eingesetzt werden. Mit der gleichen Technik ist in Riad eine 3,6 km lange Strecke im Bau, die verschiedene Stadtteile miteinander ver-

binden soll. Dazu wurden die gleichen Fahrzeuge geliefert, von denen eins 2014 auf der Innotrans in Berlin besichtigt werden konnte.

Die Innovia-Monorail-300-Züge sind durchgehend begebar. Im Bereich der Laufwerke, die in den Fahrgastraum hineinragen, ist der Durchgang über einen seitlichen Gang möglich. Der Antrieb erfolgt mittels Permanentmagnetmotoren, die Höchstgeschwindigkeit des Zuges liegt bei 80 km/h. Der Wagenkasten sowie viele seiner Komponenten stammen von leichten U-Bahn-Wagen, wie sie unter anderem nach Vancouver und Kuala Lumpur geliefert wurden.

Die Vorteile des Monorail-Systems liegen bei ausschließlich oberirdischer Streckenführung in der relativ einfachen Bauweise der Strecke und den daraus resultierenden deutlich geringeren Investitionskosten und



*Eine vorbildliche Disziplin der Thailänderinnen und Thailänder beobachtete Bernd Zöllner beim Fahrgastwechsel an einer Station des „Skytrain“.*



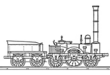
in der wesentlich kürzeren Realisierungszeit. Die geringere Transportkapazität macht den Einsatz dieser Technik vor allem in Randgebieten und als Zubringer sinnvoll. Daher entschied man sich in Bangkok beim Bau von zwei wichtigen Peripherie-Linien für das Monorail-System, deren Strecken im Wesentlichen wichtigen mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen folgen. Ihre Stützen stehen meist in deren Mittelstreifen. Diese Bauweise ermöglicht es zudem auch, vorhandene Infrastruktur ohne großen Aufwand zu umfahren, egal, ob die Strecke seitlich ausweicht oder z.B. bestehende Skytrain-Strecken oder Hochstraßen über- bzw. unterquert. Als erste Strecke ging die 30,4 km lange „Yellow Line“ im Juni 2023 in Betrieb, mit deren Bau im März 2018 begonnen wurde. Als zweite Strecke wurde die 34,5 km lange „Pink Line“ im Dezember 2023 in Betrieb genommen,

deren Bau bereits 2017 begonnen wurde. Wegen des vollautomatischen Betriebs sind alle Bahnsteige durch Glaswände mit Türen gesichert, die parallel mit den Fahrzeugtüren betätigt werden. An der Anzahl der Türen an den Bahnsteigen kann man auch erkennen, dass eine mögliche Verlängerung der Züge vorgesehen ist, die im Moment als vierteilige Einheiten unterwegs sind. Allerdings hält sich der Fahrkomfort in Grenzen, was aber bei einer maximalen Geschwindigkeit von 55 km/h und den kurzen Haltestellenabständen erträglich ist.

Die Fahrzeuge entsprechen dem von Bombardier Transportation 2014 für die Monorail in Riad gelieferten Typ Innovia 300. Allerdings war jetzt Alstom der Lieferant, nachdem man 2021 von Bombardier den Bereich Transportation vollständig übernommen



Im Vorstadtbezirk Min Buri startet bzw. endet die „Pink Line“. Das ist mit 34,5 km die längste Strecke. Eingesetzt werden 42 Züge vom Typ Alstom Innovia 300. Weitere 28 Züge davon fahren auf der „Yellow Line“. Foto: Bernd Zöllner



hatte. Hergestellt wurden sie vom Kooperationspartner CRRC Nanjing Puzhen in Wuhu (China).

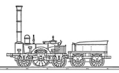
Die Fahrbalken für beide Fahrrichtungen ruhen gemeinsam auf Betonstützen, die entweder im Mittelstreifen einer Straße angeordnet sind oder auf großen Portalen, wenn es kompliziertere Bereiche zu überbrücken gilt. Die Stromversorgung erfolgt durch Stromschienen, die beiderseits des Fahrbalkens angeordnet sind. Zwischen den beiden Fahrbalken ist immer ein Gitterrost angeordnet, sodass alle Streckenabschnitte begehbar sind, um im Störfall an jede Stelle der Strecke zu kommen. Zugleich besteht so die Möglichkeit, einen Zug zu evakuieren, falls es zu einer Störung im Zugbetrieb kommt.

Komplizierter wird es bei Weichenverbindungen, die nur mit aufwändigen Konstruktionen möglich sind und deren Umstellung auch eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt. Die sind aber in der Regel nur an den Endhaltestellen und in den beiden Depots zu finden.

Außer der Monorail hat sich mit der „Gold Line“ inzwischen noch ein weiteres System etabliert, das im Wesentlichen zur Anbindung des riesigen Einkaufszentrums Iconsiam an eine Strecke des Skytrains dient und von diesem auch finanziert wurde. Ebenfalls aufgeständert wurde eine 1,8 km lange Strecke mit drei Stationen gebaut, auf der zweiteilige „People Mover“ verkehren. Das sind luftbereifte Fahrzeuge, die von einer Mittelschiene geführt werden, die gleichzeitig der Stromversorgung dient. Dieses System wird ebenfalls vollautomatisch betrieben.



An der MRT Station Si Lam gelang Bernd Zöllner diese Aufnahme der „Yellow Line“-Einschienbahn. Diese Strecke ist durchgehend zweispurig und aufgeständert. Sie hat keine Verbindung zu einer anderen Einschien-Linie.

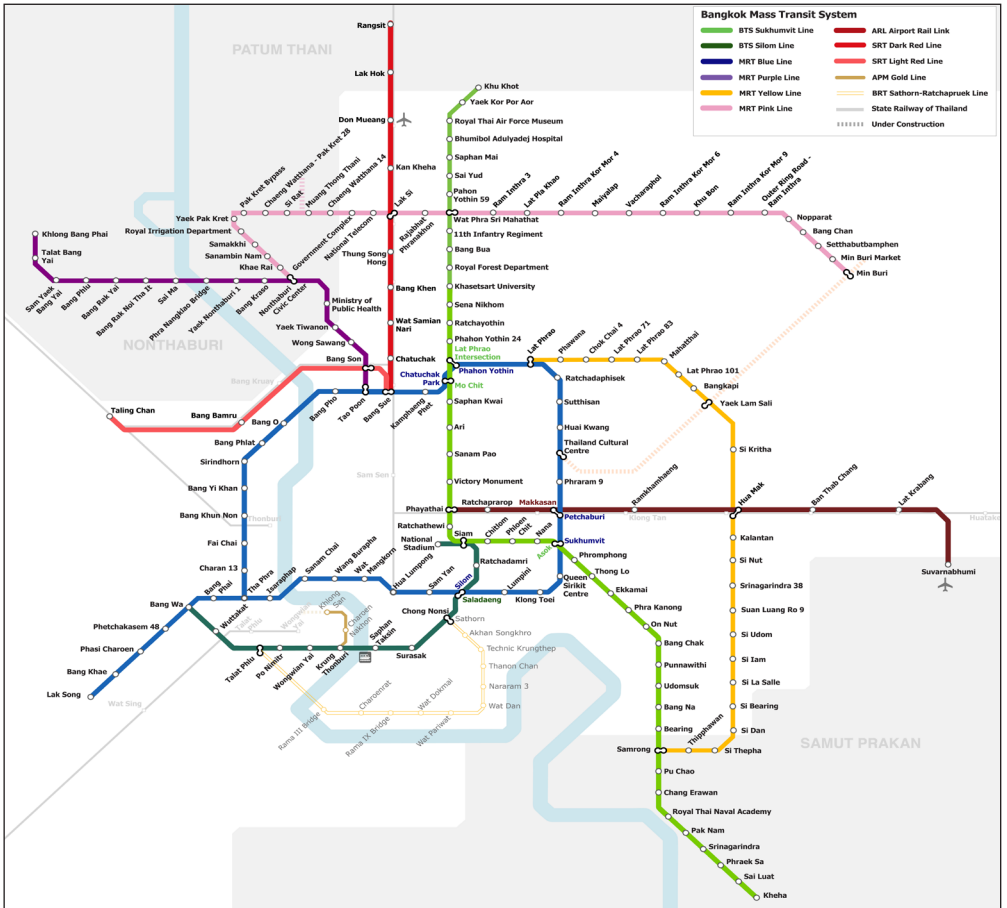


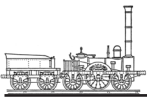
Insgesamt gesehen war es schon sehr beeindruckend, wie man in Bangkok ein flächendeckendes Massenverkehrsmittel im wahrsten Sinn aus dem Boden gestampft hat, und das bis auf Teilstrecken der U-Bahn ausschließlich aufgeständert und teilweise in atemberaubender Höhe.

Der Netzplan zeigt alle Schnellbahnstrecken von Bangkok, die seit 1999 gebaut wurden und im Dezember 2023 in Betrieb waren. Die Gesamtlänge aller Strecken beträgt 276 km mit 193 Stationen. Im Bau sind weitere 82 km mit 66 Stationen. Die einzelnen Linien haben verschiedene Betreiber.

Vom „Bangkok Mass Transit System“ (BTS Group) werden die Linien Green Line, Dark Green Line und Gold Line betrieben (das sind in der Regel aufgeständerte Strecken in Höhen von 14 bis 17 m), von der staatlichen Eisenbahngesellschaft SRT die Dark Red Line und Light Red Line (Flughafen-Zubringer), ebenfalls aufgeständert, und von MRT (Metropolitan Rapid Transit) die U-Bahn (teilweise aufgeständert) und die Monorail-Strecken (ausschließlich aufgeständert).

Fast fertig ist die Orange Line (gestrichelt dargestellt, es fehlen nur die Fahrzeuge). Sie soll auch von der MRT betrieben werden. 🚧





Das Vereinsjahr 2023 war von Einschränkungen wegen der Corona-Pandemie nicht mehr betroffen. Persönliche Treffen konnten wieder uneingeschränkt stattfinden, Museen und Gaststätten waren wieder offen, es herrschte kein Maskenzwang mehr.

Die Planungssicherheit für die Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen war gegeben, sieht man einmal von Unwägbarkeiten aufgrund von Streikmaßnahmen bei der Bahn, Unpünktlichkeit und Ausfall von Zügen ab.

Die Veranstaltungen fanden alle wieder als Präsenztreffen statt.

27.01.2023

### **NEF-Quiz**

Das traditionelle NEF-Quiz moderierte Matthias Maier als Vorjahressieger. Sieger des NEF-Quiz wurde Jürgen Prem.

Die Plätze 2 bis 6 belegten Bernhard Mrugalla, Ferdinand von Rüden, Michael Rebelein, Michael Mrugalla und Gerd Freyberger.

Bereits vor dem NEF-Quiz wurde festgelegt, dass der Sieger bestimmen kann, wer das NEF-Quiz im Jahr 2024 ausrichten soll. Damit sollen auch Mitglieder als Ausrichter zum Zug kommen, die bisher nicht zum Siegerkreis zählten. Man kann sich auch als Ausrichter bewerben.

Wir sind deshalb auf neue, vielleicht auch ungewöhnliche Fragen gespannt. Als Ausrichter des NEF-Quiz 2024 wurde Klaus Probst auserkoren.

Das nächste NEF-Quiz findet erst am 27. September 2024 statt, da das Vereinslokal TSV Falkenheim wegen Pächterwechsel und Renovierung im Januar 2024 nicht zur Verfügung stand.

24.02.2023

### **Bildervortrag von Ferdinand von Rüden**

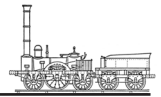
Unter dem Titel „Schienenverkehr in und um Lissabon in den 1980er- und 90er-Jahren“ zeigte Ferdinand von Rüden Bilder von Eisen- und Straßenbahnen in Portugal.

11.03.2023

### **Besichtigung des Albrecht-Dürer-Airports Nürnberg**

Mit dem Nürnberger Flughafen besuchten die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. einen Verkehrsträger, der in der Metropolregion vor allem im Personenverkehr eine wichtige Rolle spielt.

In einer Busrundfahrt wurde der Flughafen Nürnberg erkundet. Unter fachkundiger Führung wurden alle Bereiche im Außenbereich des Flughafens angefahren und deren Bedeutung für einen sicheren Flugverkehr erläutert. Dabei wurden unter anderem bei leichtem Schneefall die Einsatzbereitschaft des Winterdienstes, die Enteisung von Flugzeugen, die Gepäckverladung, Start und Landung von Flugzeugen und die Flughafenfeuerwehr mit ihrem Übungsgelände gezeigt.



Mit dem Bus ging es am Vormittag des 11.03.2023 über das Gelände des Nürnberger Flughafens. Foto: Michael Mrugalla



11.03.2023

### Mitgliederversammlung 2023

Die jährliche Mitgliederversammlung fand nachmittags in der Gaststätte TSV Falkenheim statt.

Bericht des 1. Vorsitzenden über das Vereinsjahr 2022, Bildervortrag über die Veranstaltungen im Jahr 2022, Bericht des Schatzmeisters.

Wahl der Kassenprüfer für das Jahr 2023: Otwin Krause und Roland Pelz, Stellvertreter: Wolfgang Schnek und Monika Mrugalla.

Ehrung von Vereinsmitgliedern für langjährige Mitgliedschaft im Verein:

50 Jahre: Bernd Zöllner

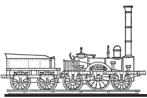
40 Jahre: Jörg Freudenberger, Michael Rebelein,  
Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V.

25 Jahre: Richard Unger

Zur Jahreshauptversammlung hatten sich die Mitglieder in der Gaststätte TSV Falkenheim eingefunden. Hinter der Kamera stand Michael Mrugalla.







31.03.2023

**Bildervortrag von Volker Kabisch**

Volker Kabisch berichtete in einem ersten Teil von einer Rundreise mit der Bahn durch die Inselrepublik Kuba.

08.04.2023

**Waggonpflegetag**

Laubbeseitigung, Fensterputzen, Staubsaugen bei der indirekten Beleuchtung und nach getaner Arbeit gemeinsames Vesper.

Am Waggonpflegetag wurde fleißig Hand angelegt.

Michael Mrugalla beobachtete Roland Pelz beim Fensterputz.



15.04.2023

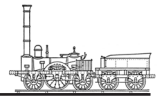
**Quer-durchs-Land Ticket-Tour****Neubaustrecke Ulm – Wendlingen**

Nürnberg – Donauwörth – Ulm Befahren der Neubaustrecke von Wendlingen nach Plochingen.

Mittagessen in Plochingen, danach Weiterfahrt nach Stuttgart Hbf. Besuch der MiniaturWelten Stuttgart mit originalgetreuen Gebäuden, die die Bahnanlagen im Zustand in den 70er- und 80er-Jahren zeigen.

Die MiniaturWelten Stuttgart zeigen eine beeindruckende Umsetzung der Realität in den Maßstab 1/160. Ein Mitarbeiter fertigte diese Aufnahme an.





28.04.2023

**Bildervortrag von Otwin Krause**

Otwin Krause zeigte Bilder einer Griechenlandreise im Jahr 2022, vor allem Schmalspurbahnen und Eisenbahnmuseen.

26.05.2023

**Bildervortrag von Matthias Maier**

Nach dem ersten Vortrag über die Konstruktion des Diesel-ICE VT 605 behandelte dieser Vortrag das zweite und dritte Leben, nämlich den Betrieb, die Abstellung und weitere Einsätze dieses Zuges im Ausland.

04.06.2023

**Ticket-Tour zur Rodachtalbahn**

Besuch der Museumsbahn Nordhalben – Steinwiesen im Frankenwald.

Von Nürnberg Hbf mit RE nach Kronach und weiter mit Bus nach Nordhalben. Mittagsimbiss am Bf Nordhalben.

Fahrt mit dem Schienenbus von Nordhalben nach Steinwiesen und zurück. Die Heimreise ging von Nordhalben zunächst mit Bus nach Bad Steben und weiter mit agilis RB nach Hof Hbf. Von dort mit RE nach Nürnberg Hbf.



Klaus Probst war bei der Rodachtalbahn dabei und brachte aus Steinwiesen diese Aufnahme mit.

30.06.2023

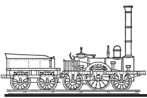
**Bildervortrag von Friedrich Ferstl**

Friedrich Ferstl berichtete über Überlegungen im Vorfeld der Errichtung der ersten deutschen Eisenbahn mit Dampfloks von Nürnberg nach Fürth im Jahr 1835. Behandelt wurden dabei u. a. die Lebensläufe von Joseph von Baader, Johannes Scharrer und Paul Camille von Denis.

08.07.2023

**Sommerfest**

Gemeinsames Sommerfest der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. mit dem Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V. auf dem NEF-Grundstück am Salonwagen.



Raimund Scheder und Steffen Füller wurden von Michael Mrugalla bei der Eröffnungsrede des Sommerfests von hinten beobachtet.



28.07.2023

#### **Bildervortrag von Hans-Martin Schmid**

Hans-Martin Schmid berichtete über Eisenbahnen in der Tschechischen Republik, vor allem über den Bahnverkehr im Savazatal von Prag nach Cerzany.

19.08.2023

#### **Ticket-Tour zur Lokwelt Freilassing**

Mit RE nach Landshut Hbf, weiter mit RB nach Mühldorf (Oberbay) und dann mit RB nach Freilassing.

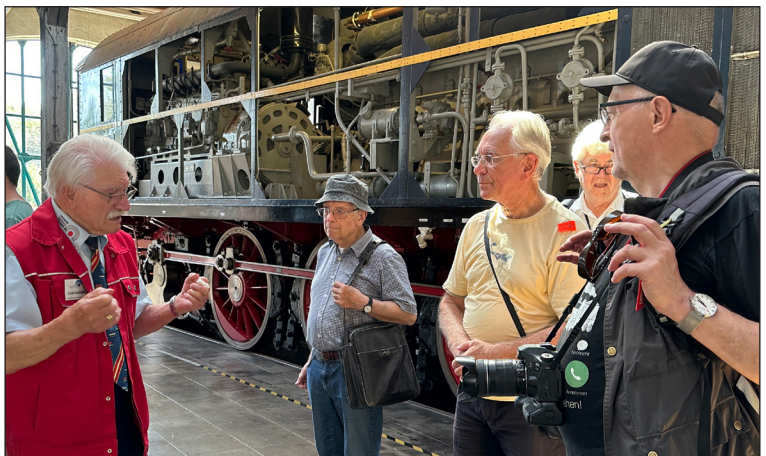
Mittagessen in Freilassing.

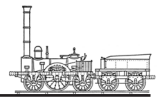
Nachmittags Besuch der Lokwelt Freilassing. Filmvorführung und Führung durch die Ausstellung mit ihren zahlreichen Originallokomotiven.

Besichtigung der Modellbahnanlage (Nachbau des Bw Freilassing).

Rückreise nach Nürnberg zunächst mit der Bayerischen Regiobahn nach München Hbf und von dort mit RE über die Neubaustrecke nach Nürnberg.

Bei der Führung durch die Ausstellung in Freilassing war Frank Türpitz mit seinem Handy zur Stelle.





25.08.2023

**Bildervortrag von Volker Kabisch**

Zug um Zug durch Kuba (Teil 2) von Santa Clara nach Havanna.

29.09.2023

**Bildervortrag von Joachim Neu**

Dampflokbetrieb in und um Berlin zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn.

05.10.2023

**Besuch der Magnetschwebebahn „Transportsystem Bögl“ in Sengenthal**

Besichtigung der von der Firma Max Bögl unter dem Namen Transportsystem Bögl entwickelten Magnetschwebebahn und der Versuchsstrecke in Sengenthal bei Neumarkt i. d. Opf.

Erläuterung der Funktionsweise und Mitfahrt auf der Versuchsstrecke der Magnetschwebebahn.

Der Zug des Transportsystem Bögl wurde zur Mitfahrt genutzt, fuhr aber zu Demozwecken auch an den Besuchern vorbei. Michael Mrugalla machte sich ein Bild davon.



27.10.2023

**Der Weiße Fleck**

Beiträge von: Ludwig Bejdl: S-Bahn Ausbau beim S-Bahnhof Erlangen-Eltersdorf, Ferdinand von Rüden: Sommerepisode 2023 – Straßenbahnen in der Umgebung von Berlin, Jürgen Prem: Die Baureihe 221 im Ruhrgebiet, Johannes Füngers: Bahnbetrieb allgemein.

01.11.2023

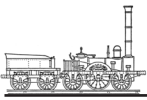
**Arbeitseinsatz am Salonwagen**

Wegen eines schadhafte Fensters am Salonwagen erfolgte ein kurzfristiger Arbeitseinsatz am Salonwagen.

Dank der Hilfe der Kollegen der Fränkischen Museumseisenbahn e. V. Nürnberg – FME (1. Vorsitzender der FME, PD Dr.-Ing.habil Sebastian Pfaller, und Peter Schulz) wurde die alte Glasscheibe ausgebaut und versucht, eine neue Dichtung einzubauen.

Die Dichtung passte jedoch nicht, sodass die alte Scheibe wieder provisorisch eingebaut und verklebt wurde.

Die endgültige Fensterreparatur erfolgt jetzt bei gutem Wetter 2024.



Beim kurzfristig anberaumten Arbeitseinsatz am Salonwagen dokumentierte Klaus Probst den Fortgang der Arbeiten.



17.11.2023

#### **Filmabend von Leonhard Kiesel**

Schmalfilme von der Achenseebahn, der Zugspitzbahn und der Bahnstrecke Murnau – Oberammergau

02.12.2023

#### **Waggonpfliegetag**

Der Waggonpfliegetag musste wegen einer geschlossenen Schneedecke ausfallen.

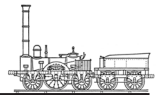
26.12.2023

#### **Weihnachtscafé**

Weihnachtliches Treffen im Salonwagen bei Kaffee, Glühwein und Lebkuchen.



Alle Jahre wieder am 2. Weihnachtsfeiertag findet unser Weihnachtscafé statt. Michael Mrugalla war mit der Kamera dabei.



30.12.2023

## **Jahresabschlussfahrt ins Außerfern**

Mit RB und RE nach Augsburg und weiter über Kempten nach Pfronten-Ried. Mittagessen in Pfronten-Ried, dann weiter nach Pfronten-Steinach. Wegen „Fahrzeugengpässen“ keine Weiterfahrt Richtung Garmisch möglich, deswegen Rückfahrt mit RB nach Kempten und von dort auf bekannter Route wieder zurück nach Nürnberg.

## **Statistik**

Im Salonwagen in Nürnberg-Stein fanden an 39 (Vorjahr: 40) Freitagen jeweils Clubabende statt.

An den elf Monatsveranstaltungen im Vereinslokal TSV Falkenheim und einer reinen Online-Veranstaltung nahmen 189 (Vorjahr: 148) Eisenbahnfreunde teil.

An den Besichtigungen Flughafen Nürnberg und Magnetschwebebahn Bögl und den vier Ticket-Touren nahmen 164 (Vorjahr 25) Personen teil. Dabei wurden rund 2.055 (Vorjahr: 530) Eisenbahnkilometer zurückgelegt.

Die Mitgliederversammlung am 11. März 2023 besuchten 32 Mitglieder.

Zum Sommerfest kamen 50 Besucher.

Am Waggonpfl egetag und am Sondereinsatztag Waggonfenster beteiligten sich 14 Personen.

Im Jahr 2023 erschienen zwei Ausgaben unserer Vereinszeitschrift NEF-Express sowie vier Ausgaben der Zeitschrift SCHIENE-aktuell, die den Vereinsmitgliedern übersandt wurden. SCHIENE-aktuell unterrichtet über das regionale Bahngeschehen und enthält jeweils auch Beiträge der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.

Vereinsmitglieder mit dem Verein bekannter 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



Am 19. Juni 2024 war Frank Türpitz in Fischen im Allgäu unterwegs. Von dort brachte er uns diese wunderbare Aufnahme des IC 2012, der zwischen Oberstdorf und Immenstadt mit 218 411 und 218 446 bespannt war, mit. Nach dem Richtungswechsel änderte sich natürlich auch die Reihung der Maschinen, die den Zug bis Stuttgart brachten. Die ehemalige Gasturbinenlok 219 001 ist inzwischen in Privatbesitz und mustergültig aufgearbeitet. Ihren Kraftstoff verdient sie sich mit allerlei verschiedenen Leistungen, die sie deutschlandweit erbringt. Klaus Probst erwischte sie am 24. März 2024 in Fürth (Bay) Hbf.



