

# NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.

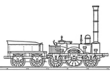


- NEF-Mehrtagesfahrt in die Schweiz
- Berichte von den NEF-Ausflügen nach Lindau und zum Rennsteig
- Aktuelles aus der Region



Für Geld bekommt man heute ja (fast) alles. DB Regio Baden-Württemberg bekam dafür von Railpool für ein paar Wochen die 185 637. Aufgrund von Lokmangel setzte man sie auch vor RE-Zügen nach Nürnberg ein. Nach einem unbezahlbaren Hinweis konnte Bernhard Mrugalla das schöne Stück am 19. Oktober 2017 in Heilsbronn fotografieren. Tradition trifft Moderne: Auf der Trasse der ehemaligen Ludwig-Süd-Nord-Bahn war am 29. Juli 2017 die Mühldorfer 245 013 unterwegs. In Langlau rollte sie mit ihrem Sonderzug zum Start der BR-Radltour in Gunzenhausen an der Kamera von Michael Mrugalla vorbei.





## Wieder einmal ist viel passiert ...

*... in der Zeit, in der wir uns nicht gelesen haben. So gab es eine irgendwie richtungsweisende Bundestagswahl, die kleine Stadt Rastatt war längere Zeit Bahnthema Nummer eins und im Rahmen des Projekts VDE 8.1 brachte die Eröffnung der Neubaustrecken-Abschnitte einen neuen Fahrplan mit deutlich kürzeren Reisezeiten und neuen „Störungen“ zwischen München und Berlin.*

von Michael Mrugalla

Offensichtlich ist unsere Welt bewegter denn je. Politisch ist das Land gespalten, „Jamaika“ ist mit Pauken und Trompeten gescheitert. Es muss eine andere Lösung her. Derzeit beschäftigt man sich wieder mit dem Gedanken „Groko“. Ob das allerdings noch stimmt, wenn das Heft erscheint, ist fraglich. Jedenfalls ist das Thema Regierungsbildung spannend wie nie und es nimmt wohl auch noch eine gewisse Zeit in Anspruch.

Nicht weniger spannend ist aktuell der Schienenverkehr von und nach Sylt. Organisiert durch aufgebrachte Pendler, gab es im Oktober in Klanxbüll eine Demonstration, die auf die teils chaotischen Verhältnisse vor Ort aufmerksam machen sollte. Der Betrieb kam zum Erliegen, hunderte Fahrgäste hatten sich in die Türen der Wagen gestellt, um die Züge zu blockieren. Wie sinnvoll eine Aktion ist, die das Thema Verspätungen anprangert, gleichzeitig aber genau um eine solche „bettelt“, sei dahingestellt. Verschmutzte Ersatzgarnituren mit alten Wagen, „chronisch“ kaputte Lokomotiven und Umweltgegebenheiten wie Wind und Wasser sind heutzutage offenbar immer noch Hürden im Bahnbetrieb, die nicht einfach zu überwinden sind. Immerhin – die planmäßig eingesetzten Wagen, an denen die Kupplung repariert wird, kehren nach und nach in den Plandienst zurück. Die hochgelobten „Multimotorloks“ der Baureihe 245 hingegen bereiten weiter Kummer. Thomas Dönges von Bombardier erläuterte jüngst, dass sich die verwendeten Dieselmotoren weltweit in Baumaschinen bewährt haben. Erst im Betrieb auf mehreren Strecken in Deutschland stellte sich heraus, dass die Motoren den im Eisenbahnverkehr längeren Betriebsdauern und Belastungen nicht vollständig gewachsen sind. Ingenieure von Bombardier und dem amerikanischen Hersteller verbesserten die Motoren nun an den anfälligen Stellen ...

Nicht wirklich bahntauglich ist offenbar auch die Vereisung als Methode des Tunnelvortriebs, wie sie in Rastatt angewendet wurde. Auch hier müssen die zuständigen Ingenieure nun nachbessern.

Eine neue Ära der Bahn hat mit der Eröffnung der Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt am 10. Dezember 2017 gegonnen. Damit ist das Mammutprojekt VDE 8 nach 26 Jahren Bauzeit beendet und das Ziel, Berlin und München in unter vier Stunden miteinander zu verbinden, erfolgreich umgesetzt. Allerdings brachte der Start der neuen Ära auch zahlreiche neue Störungen mit sich.

Wir freuen uns auf ein spannendes neues Jahr mit einigen interessanten Ausflügen. Vorher wünschen wir aber noch ein frohes Weihnachtsfest, ein glückliches neues Jahr und viel Spaß bei der Lektüre der neuen Ausgabe des NEF-Express.





## Zwischen zwei Zügen ..

3 Wieder einmal ist viel passiert ...

## Vereinsmeier

6 Sommerfest 2017

## NEF on tour

7 Und das alles für 13 Euro ...

10 Weinfahrt 2017

18 Mehrtagesfahrt in die Schweiz

23 Ticket-Tour zum Rennsteig

## Aktuelles

12 Aktuelle Meldungen

16 Aktuelle Meldungen II

## Fahrplan

14 Veranstaltungskalender

## Das historische Bild

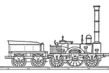
26 Als kleine Entschädigung ...



*Die 103 245 zählt – nach einem kurzzeitigen Dasein als betriebsfähige Museumslok – inzwischen wieder zum Betriebsbestand von DB Fernverkehr. Vom Standort München aus kommt sie immer wieder als Ersatzlok für ausgefallene Maschinen oder vor Sonderleistungen zum Einsatz. Am 2. Dezember 2017 war sie mal wieder mit so einer Sonderleistung unterwegs. Robert Luff fotografierte sie in herrlicher Winterlandschaft vor dem IC 2500 von München Hbf nach Würzburg Hbf bei Hagenbüchach.*



*Gerade in den Wochen vor Weihnachten sind in der Region viele Sonderzüge unterwegs. Am 2. Dezember 2017 war auch unser Partnerverein, die Fränkische Museums-Eisenbahn e. V. Nürnberg (FME), mit der vereinseigenen Dampflok 52 8195 unterwegs. Der Sonderzug fuhr von Fürth nach Regensburg und wurde bei Reichen schwand von Thomas Nürnberger stimmungsvoll in Szene gesetzt.*

**Vereinsjubiläen**45 Jahre:

223	Zöllner	Bernd	01/1973
224	Möckel	Gert Ulrich	01/1973
225	Scholz	Dieter	03/1973

40 Jahre:

255	Schöttl	Georg	01/1978
257	Kube	Günther	04/1978

35 Jahre:

280	Schöttl	Georg	02/1983
281	Freunde d.Nürnberg-Fürther Straßenbahn		03/1983
282	Rebelein	Michael	05/1983

30 Jahre:

307	Kleeberg	Gerhard	01/1988
-----	----------	---------	---------

25 Jahre:

334	Eckert	Dietrich	01/1993
-----	--------	----------	---------

20 Jahre:

370	Unger	Richard	01/1998
-----	-------	---------	---------

15 Jahre:

402	Scharley	Orlando	01/2003
-----	----------	---------	---------

**Neue Mitglieder**

Als neue Mitglieder dürfen wir in unsern Reihen die Herren Reiner Gubitz (Eintritt im April 2017) und Markus Steinbach (Eintritt im Juli 2017) herzlich begrüßen. Wir wünschen beiden viele schöne Stunden in unserem Verein.

**Traurig verabschieden wir uns von unserem  
am 13. November 2017 verstorbenen Eisenbahnfreund**

**Albert Steiner**

**Wir werden ihn immer in guter Erinnerung behalten.**

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: 150 Exemplare

Erscheinungsweise: Januar, Juli

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

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des jeweiligen Autors wieder.



## Sommerfest 2017


*Wie jedes Jahr war unser Sommerfest auch dieses Jahr ein voller Erfolg. In bewährter Weise fand es wieder in Kooperation mit dem Modelleisenbahnclub Nürnberg auf unserem Vereinsgelände in Nürnberg-Stein statt.*

von Michael Mrugalla

Bei herrlichem Sommerwetter trafen sich zahlreiche Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde am 22. Juli 2017 in gemütlicher Atmosphäre zum diesjährigen Sommerfest rund um unseren Salonwagen.

Neben dem obligatorischen Kuchenbuffet am Nachmittag gab es am Abend auch wieder allerlei Leckereien vom Grill. Auch gegen den Durst war man gerüstet. Kaffee, Bier vom Fass und diverse alkoholfreie Getränke rundeten das reichhaltige Angebot ab.

Ein besonderer Gast war der Botschafter der Stiftung Deutsche Eisenbahn (SDE), Wolfgang Löckel. Bei der Erstellung unseres Sonderhefts „50 Jahre Salonwagen bei den Nürnberger Eisenbahnfreunden“ wurden wir durch die SDE außerordentlich unterstützt. Deswegen überreichten wir als kleines Dankeschön im Rahmen des Sommerfests einen Spendencheck an den Stiftungs-Botschafter.

Mit Anbruch der Dunkelheit ging wieder ein schönes Sommerfest zu Ende. 



„Botschafter“ Wolfgang Löckel (2. v. rechts) stellte bei unserem Sommerfest seine Arbeit für die „Stiftung Deutsche Eisenbahn“ in einem kurzen Vortrag näher vor.  
Foto: Klaus Probst

## Und das alles für 13 Euro ...

*Geübt trafen sich 22 Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Samstag, dem 12. August 2017, vor 7.30 Uhr auf Gleis 8 des Nürnberger Hauptbahnhofs an der Zugspitze Richtung Westen für eine – wie sich herausstellen sollte – „sprunghafte“ Tickettour ans „Meer“.*

von Anneliese Krauß

Die vorgespante alte Ellok ließ uns erstmals zur Ruhe kommen und brachte ihren Anhang in einer knappen Stunde nach Treuchtlingen. Nach einem eiligen Bahnsteigwechsel treppab-treppauf ging die Fahrt mit einem Regional-Express Richtung Aalen weiter, allerdings für uns nur bis Donauwörth. Unser Plan, von dort ins „Außerbayerische“ über die „Südbahn“ und die „Bodenseegürtelbahn“ zu fahren, wurde torpediert durch einen „Zugausfall“, der, trotz morgendlicher Internetrecherche von Michael, uns nur dank guter und aufmerksamer Augen von Mitreisenden bewusst wurde.

Agilis hatte uns im Stich gelassen und wir blieben somit der bayerischen Heimat treu. Die Durchsage war entfallen und die Zeit drängte, so kam die Gruppe kurzentschlossen am Bahnsteig gegenüber in einem RegionalExpresszug – ohne Einhaltung der „Sitzordnung“! – unter, um mit diesem bis Augsburg Hauptbahnhof zu fahren. (Na, auch diese Erfahrung war interessant – denn so konnten wir feststellen: Ein Bahnhofsvorplatzdurcheinander herrscht nicht nur in Nürnberg. Und ist nicht in beiden Städten die Straßenbahn schuld?)

Trotzdem bestand in Augsburg die Möglichkeit, sich mit Kaffee und Imbiss zu stärken, und der leichte Nieselregen brachte niemanden

außer Fassung. Um 10.30 Uhr auf Gleis 7 Süd fuhr der RE 3286 in Form des Dieseltriebwagens 612 621 Richtung Lindau. Auch hier bewährte sich unsere „Sitzordnung“, denn der Schlussteil des Zuges wurde in Immenstadt abgehängt und fuhr nach Oberstdorf weiter.

Unsere Fahrt nahm ab Buchloe einen Teil der geplanten Rückfahrt in umgekehrter Richtung vorweg - als „Vorgenuß“ auf DB-Zeiten, wenn die Strecke künftig alleine von ihr bedient werden soll.

Eine kurvenreiche Strecke: Neigetechnik – Langsamfahrt – kurzfristige Tempobeschleunigungen. Bei sich eintrübendem Wetter (die Wolkenfetzen hüllten die Berge teilweise ein) fuhren wir trotzdem durch



*In Lindau wartete 223 059 mit dem „ALEX“ nach München auf Fahrgäste. Michael Mrugalla, der das Foto machte, war einer davon.*



*Der südlichste Leuchtturm Deutschlands und gleichzeitig der einzige in Bayern wird in Lindau von dem Bayrischen Löwen bewacht.*

eine herrlich grüne Landschaft entlang Flüssen, Seen, Kuhherden, Baumplantagen ohne Schallschutzwände und kamen dann bei trockenem Wetter um 12.30 Uhr in Lindau an.

Die „Mittagspause“ fiel etwas kürzer als geplant aus – aber es blieb genügend Zeit, sich ins Getümmel am Hafen zu stürzen, einen Zeppelin fliegen zu sehen, die Dampfer zu riechen und sich bewusst zu machen: Lindau



*Auf den „Dieselgleisen“ in Lindau gab es neben der schon gezeigten 223 069 auch die 218 417 zu bewundern. Fotos (2): Michael Mrugalla*

liegt im Bodensee (wer's nicht glaubt, fährt selber hin).

Um 13.58 Uhr also die geplante Rückfahrt mit „alex“. Obwohl vorher auf dem Abstellgleis gestanden, fehlte die Reinigung der vormaligen, aber aufgemotzten DR-Waggons. Und da unser Zugteil „zu leicht“ war und die Lokomotive nur wenig gefordert wurde, durften wir auch im Zug Dieselabgase riechen.

Ab Immenstadt waren wir dann durch den „Oberstdorfer“ etwas schwerer und die Lok verschleuderte ihren „Duft“ in höhere Sphären, sodass wir nun nichts mehr riechen konnten.

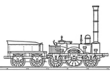
Trotzdem hatte dieser Zugtyp den Komfort eines Speisewagens, der in den Nachmittagsstunden von einem Nickerchen abhalten konnte.

In München auf dem Starnberger Bahnhof eingefahren, wurde durch die Ortskenntnis von Bernhard und dank dem Mut von Michael Mrugalla, die zweite – linke Türe zum Ausstieg zu nutzen (statt wie die „Masse“ die rechte), wurde der erwartete „lange Fußweg“ zum Umstieg auf den ALX 357 nach Regensburg somit ein Katzensprung.

Wie gestaltete sich die Ausfahrt aus München? Außerplanmäßig? Tatsächlich über den Rangierbahnhof – waren wir ein Güterzug? Es war jedenfalls eine außergewöhnliche und seltene Streckenführung. Haben dies alle bemerkt?

Aber mit diesem Zug, auch ein ALEX, und der E-Lok 183 005 hat-





ten wir nun im vorderen Zugteil die Möglichkeit, zweistöckig und sehr komfortabel bis Regensburg zu fahren. Die ersten fünf Waggons wurden dort abgehängt und die restlichen (tschechische Waggons) fuhren dann ohne uns weiter nach Prag.

Ja, die „Arcaden“ in Regensburg: Dort konnte nach Lust, Durst und Völlegefühl die Zeit bis zur Weiterfahrt nach Nürnberg verbracht werden. Für manchen Fotofreund ergaben sich auch noch auf dem Bahnsteig Gelegenheiten, das Durchfahrtsgleis zu beobachten und die Fotogalerie zu ergänzen.

Die letzte Wartezeit endete um 19.18 Uhr. Auch beim RE 4864 war der erste Waggon doppelstöckig, und durch die Oberpfalz ging es nun Mittelfranken entgegen, auch diese gehören ja zu Bayern.



Von München bis Regensburg brachte uns die 183 005. Vor der Abfahrt drückte Michael Mrugalla noch schnell auf den Auslöser.

Nach einer glücklichen und pünktlichen Rückkunft um 20.24 Uhr in Nürnberg bleibt uns die Gewissheit – eine neue Tickettour entlang des Bodensees lässt sich planen und dann hoffentlich ohne Zugausfall durchführen.

Danke, Michael Mrugalla, es hat uns gefallen!



## Vielen Dank!

*Auch im Jahr 2017 haben wieder viele Mitglieder und Freunde des Vereins zur Gestaltung unseres Vereinshefts beigetragen. Mit Textbeiträgen und Bildern unterstützten uns folgende Personen:*

*Stefan Goldschmidt, Otwin Krause, Anneliese Krauß, Robert Luff, Ulrich Montfort, Bernhard Mrugalla, Claudia Mrugalla, Ralf Münchberger, Eckehardt Peukert, Klaus Probst, Raimund Scheder, Albert Steiner und Frank Steinmüller*

*Vielen Dank für die Unterstützung!*



## Frohes Fest und guten Rutsch ...

*Wir wünschen unseren Lesern ein frohes Weihnachtsfest, schöne Feiertage und ein glückliches Jahr 2018.*



## Weinfahrt 2017

*Neben den Exkursionen, bei denen Strecken, Bahngesellschaften oder spezielle Fahrzeuge in einem besonderen Fokus stehen, gibt es in unserem Reiseprogramm auch immer wieder Ausflüge mit kulturellem oder geselligem Charakter. Am 2. September 2017 war es mal wieder soweit.*

von Claudia Mrugalla

Die diesjährige Weinfahrt führte uns nach Bach an der Donau, das zum kleinsten Weinbaugebiet Bayerns gehört. Auf rund vier Hektar Anbaufläche wird auf einigen wenigen Hängen an der Donau der Baierwein bzw. Regensburger Landwein angebaut, der auch in zahlreichen Weinstuben vor Ort ausgeschenkt wird.

Traditionell findet die Weinfahrt im November alle zwei Jahre statt. Da das zugehörige

Baierweinemuseum aber bereits mit Saisonende Anfang Oktober schließt, fand die diesjährige Weinfahrt ausnahmsweise bereits Anfang September statt.

Insgesamt trafen sich knapp 30 Teilnehmer am Samstagmorgen des 2. September am Nürnberger Hauptbahnhof, um nach Regensburg aufzubrechen.

Nach einer kurzen Busfahrt mit dem städtischen Linienbus folgte als weiterer Pro-



*Mit dem Schiff „Regensburg“ ging es von der gleichnamigen Stadt über die Donau in die kleine Gemeinde Bach. Von dort mussten einige Meter zu Fuß zum Baierweinemuseum zurückgelegt werden.*

grammpunkt die Anreise mit dem Schiff nach Bach an der Donau ab dem Schiffsanleger neben der Steinernen Brücke. Donauabwärts und vorbei an der Walhalla konnten auch bereits vom Schiff aus vereinzelt die ersten Weinberge erkannt werden.

In Bach angekommen, erwartete uns eine Gästeführerin im Museum, das zum Baierweingebiet gehört.

Der Schwerpunkt der Führung lag dieses Mal auf den verschiedenen Anbauarten der Rebsorten und der früheren und heutigen Gestaltung des Weinbergs, was sehr anschaulich auf dem Außengelände des Museums dargestellt und erklärt wurde. Das Museum betreut auch einen kleinen Weinlehrpfad durch den Museums-Weinberg, der dem einen oder anderen etwas Trittsicherheit abverlangte. Im Museum selber konnten die Teilnehmer vieles zur Historie und heutigen Vermarktung des kleinsten Weinbaugebiets Bayerns erfahren.

Zusätzlich konnten man anhand von vielen Werkzeugen und Hilfsmitteln nachvollziehen, wie früher der Wein gekeltert wurde. Die Führung endete mit einer Verkostung des ortseigenen Weins nach Wahl.

Anschließend nach einem Fußmarsch quer durch den Ort erreichten wir die Weinstube „Eibl“, wo eine deftige Winzerbrotzeit auf die Gruppe wartete. Dazu konnte jeder Teilnehmer frei wählen, welcher Schoppen Wein zur Brotzeit gereicht werden sollte.



*Im Weinlehrpfad sind verschiedene Rebsorten angebaut, um den Besuchern die Vielfalt vor Augen zu führen.*

Nach einem ca. dreistündigen Aufenthalt in der Weinstube wurde zum Aufbruch mit dem Linienbus zurück nach Regensburg gerufen. Nürnberg wurde pünktlich wie geplant erreicht.

Schlussendlich war es eine sehr gelungene Weinfahrt, die dieses Mal etwas vom üblichen Standardprogramm abgewichen ist. 🚩



*Interessiert lauschten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Ausführungen der Gästeführerin.*  
Fotos (3): Michael Mrugalla



## Aktuelle Meldungen

### (mm) Lärmbelästigung am Hauptbahnhof

#### **Alte Abschlepploks stören die Nachtruhe**

Die beiden am Nürnberger Hauptbahnhof vorgehaltenen ICE-Abschlepploks der Baureihe 218.8 von DB Fernverkehr dürfen seit geraumer Zeit nicht mehr auf ihrem angestammten Abstellgleis am Nürnberger Hauptbahnhof übernachten. Die Maschinen werden abends nach Gostenhof gefahren und kehren erst in den Morgenstunden zum Hauptbahnhof zurück.

Der Grund für diese Rangiermanöver ist der Umstand, dass sich Hotelgäste im nahen IC-Hotel durch die Motorstarts bei nächtlichen Einsätzen belästigt und in ihrer Nachtruhe gestört fühlten ...

### (mm) Neue Abschlepploks am Hauptbahnhof

#### **Press-285 verstärkt die Abschlepploks-Flotte**

Seit einigen Wochen hat sich zu den beiden seit 2006 in Nürnberg vorgehaltenen ICE-Abschlepploks der Baureihe 218.8 eine blaue 285 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (Press) gesellt.

Die Lok wird ebenfalls als ICE-Abschlepploks verwendet. Im Gegensatz zu den 218ern ist die Traxx-Diesellok auch mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) ausgerüstet. Dies wird für Fahrten auf der neuen Magistrale Richtung Leipzig bzw. Berlin benötigt.

Die Press hat insgesamt vier solcher Maschinen im Bestand. Eine davon steht in Leipzig, eine in Nürnberg als Abschlepploks. Die Loks sind von DB Fernverkehr angemietet.

Im Oktober 2016 wurden von DB Fernverkehr aus dem Rahmenvertrag mit Bombardier

die Lokomotiven der Baureihe 245 bestellt. Die neuen Dieselloks werden für die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main, die Strecke Stuttgart – Ulm sowie für die neue „Rennbahn“ zwischen München und Berlin benötigt. Sie sollen die bisherigen 218 ablösen und auch die jetzt angemieteten 285 ersetzen.

### (mm) DB Cargo-Vectron nimmt Fahrt auf

#### **Erste 193 für DB Cargo Deutschland geliefert**

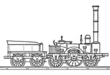
Kurz vor Redaktionsschluss wurden die ersten von aktuell 60 von DB Cargo Deutschland bestellten Maschinen der Baureihe 193 ausgeliefert.

193 300 und 193 301 machten sich am 11. Dezember 2017 von München-Allach aus auf den Weg nach Oberhausen. Auch die Loks mit den Ordnungsnummern 302, 303 und 304 konnten schon bei Probefahrten gesichtet werden und sollen noch vor Weihnachten ausgeliefert werden.

DB Cargo hat schon Erfahrung mit den Vectron-Maschinen. Für DB Cargo Polska S.A. sind bereits 23 Vectron-Elloks im Einsatz, DB Cargo Italia srl setzt acht Vectron ein. Die in Italien eingesetzten Loks wurden über einen Leasingvertrag bei der Unicredit Leasing GmbH beschafft.

Sowohl in Polen wie auch in Italien setzt DB Cargo die Gleichstrom-Variante des Vectron ein. Bei den jetzt für DB Cargo Deutschland gelieferten Loks handelt es sich um die Mehrsystem-Variante. Diese Loks sind für den Einsatz in Deutschland, Österreich, Italien, in den Niederlanden und in der Schweiz zugelassen.

Weiterhin setzte DB Cargo auch schon diverse Mietloks der Vectron-Familie ein.



Zu Redaktionsschluss waren insgesamt 607 Lokomotiven aus der Vectron-Familie bestellt (etwa 3/4 davon sind ausgeliefert). Für insgesamt 359 weitere Maschinen bestehen derzeit Bestell-Optionen.

### (mm) Dombühl hat jetzt eine S-Bahn

#### **S-Bahn-Netz wächst zum Fahrplanwechsel**

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 wurde die S-Bahn-Linie 4 bis Dombühl verlängert. Die Marktgemeinde im westlichen Landkreis Ansbach wird nun stündlich von einem S-Bahn-Zugpaar bedient.

### (mm) PbZ-Züge künftig unter privater Regie

#### **RailAdventure übernimmt Dienstzüge**

Für die Überführung von Reisezugwagen, teils auch von Lokomotiven von DB Regio und DB Fernverkehr, setzt die DB sogenannte PbZ-Züge (PbZ steht für Personenverkehr besondere Zwecke) ein. Sie dienen dem bedarfsweisen Austausch von Wagen zwischen den verschiedenen Werken.

Meist kommen hier die letzten verbliebenen Lokomotiven der Baureihe 115 zum Einsatz.

Ab dem kommenden Frühjahr sollen diese Züge von der RailAdventure GmbH gefahren werden. Das Münchner Unternehmen hat hierfür drei Maschinen der Baureihe 111 von DB Regio gekauft. Die Loks 111 210, 215 und 222 werden derzeit in Dessau aufgearbeitet und sollen im Rahmen der Hauptuntersuchung auch das bekannte RailAdventure-Design erhalten.

Zum Bestand von RailAdventure gehören auch die ehemaligen DB-Loks 139 558 und 103 222.

### (mm) AUTOZUG Sylt auf dem Vormarsch

#### **Neuer Fahrplan und neue Loks**

AUTOZUG Sylt, die blaue Konkurrenz des DB AutoZug SyltShuttle, rüstet auf. Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 wurde das Angebot deutlich ausgeweitet.

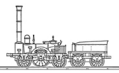
Bis zu 22 Mal verkehrt der private Autozuganbieter in der Hochsaison zwischen Festland und Insel, in den Wintermonaten umfasst das Angebot regelmäßig 16 Fahrten.

Außerdem wurden zwei neue Loks beschafft, die künftig zwischen Niebüll und Westerland die Züge bespannen sollen. Es handelt sich dabei um Siemens Dieselloks vom Typ Vectron DE. Die erste Maschine, 247 908, wurde bereits in der zweiten Novemberwoche von München-Allach aus Richtung Norden überführt und soll noch vor Jahreswechsel den Planbetrieb aufnehmen. Die zweite Lok, 247 909, soll im Frühsommer des Jahres 2018 folgen.

Die Vectron DE ist eine Weiterentwicklung des bewährten EuroRunners. Die Maschinen sind mit einem 2.400 kW starken MTU-Motor ausgestattet und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.



*Am 26. Oktober 2017 konnte Michael Mrugalla in Niebüll noch die DE 2700-03 vor dem AUTOZUG Sylt aufnehmen.*



## Unsere Treffpunkte:

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

## Januar:

05. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
12. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
19. Fr	17.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Jürgen Prem präsentiert das NEF-Quiz 2018

## Februar:

2. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
9. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
17. Sa	10.30 Uhr	Sondervorführung der (1:64) Modellbahn „Omaha in Nürnberg“ im Spielzeugmuseum	
	14.00 Uhr	Mitgliederversammlung mit Neuwahlen in der Gaststätte „Grüne Au / Zum Breznwirt“	
23. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Wolfgang Walper zeigt Bilder der Strecke Wien – Bratislava – Budapest

## März:

2. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
9. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
23. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Leonhard Kiesel zeigt historische Eisenbahnschmalfilme

## April:

6. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
27. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Matthias Maier stellt die Baureihe V 200 näher vor

## Mai:

4. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
5. Sa		Exkursion	Exkursion nach Neustadt (Weinstr) und Sonderzugfahrt nach Elmstein
11. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
18. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
25. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Thema noch offen

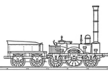
## Juni:

1. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
8. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
15. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
22. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
29. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Thema noch offen

## Vorschau:

### Juli:

27. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Thema noch offen
--------	-----------	--------------	------------------



## 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.

- 12.01. 19.30 Uhr Vortrag „Jahresrückblick 2017“  
09.02. 19.30 Uhr Vortrag „Auf den Spuren der Nebenwerke der Straßenbahn“  
13.04. 19.30 Uhr Vortrag „Die Nürnberg-Fürther Straßenbahn in den 1960er-Jahren“

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



## Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

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

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

Clubabende: jeweils ab 19.30 Uhr

Januar: 02. (Mo), 08. (Mo), 15. (Mo), 22. (Mo), 29. (Mo)  
Februar: 05. (Mo), 12. (Mo), 19. (Mo), 26. (Mo)  
März: 05. (Mo), 12. (Mo), 19. (Mo), 26. (Mo)

Bauabende: jeweils ab 19.00 Uhr

Januar: 18. (Do), 23. (Di)  
Februar: 01. (Do), 06. (Di), 15. (Do), 20. (Di)  
März: 01. (Do), 06. (Di), 15. (Do), 20. (Di)

Vorträge: jeweils ab 19.30 Uhr

17.01. (Mi) W. Griesmeier: Umbau NNR 1988, Planbetrieb KBS 870, Challenger 3985  
28.01. (Mi) M. Mrugalla: Bilder von der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL)

Fahrten: 28.01. (So) Besuch beim MEC Lichtenfels  
17.02. (Sa) Fahrt zum MEC Hof

Gäste sind jederzeit herzlich willkommen!

## Fränkische Museumseisenbahn e. V.

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

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

## Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

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

[www.zef-ev.de](http://www.zef-ev.de)

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



## Aktuelle Meldungen II

### (mm) Weiterer S-Bahn-Zug getauft

#### **442 228 heißt jetzt „Oberasbach“**

Am Sonntag, den 9. Juli 2017 wurde mit 442 228 ein weiterer Triebwagen der S-Bahn-Nürnberg getauft. Er wurde von der Bürgermeisterin der Stadt, Birgit Huber, auf den Namen Oberasbach getauft.

Nachzuliefern ist noch die Information, dass 442 227 bereits seit 22. Mai 2016 auf den Namen „Markt Feucht“ getauft und entsprechend beklebt ist.

### (mm/beg) Ein Jahr Probetrieb im Regental

#### **Zwischenbilanz der BEG**

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die den Regional- und S-Bahn-Verkehr im Auftrag des Freistaats plant, finanziert und kontrolliert, hat auf der Strecke Gotteszell – Viechtach im Zeitraum vom 12. September 2016 bis zum 11. September 2018 einen zweijährigen Probetrieb bestellt. Maßgeblich für die Bewertung des Probebetriebs sind nicht die Fahrgastzahlen, sondern die Personenkilometer je Kilometer betriebener Strecke. Werden 1.000 Personenkilometer



Am 13. Mai 2017 begegnete Michael Mrugalla in Teisnach dem Triebwagen VT 650.77 nach Gotteszell.

erreicht, steht eine Fortsetzung im Regelbetrieb in Aussicht.

Mit dem 4. Quartal geht das erste Jahr des Probebetriebs zu Ende. Das Bahnangebot zwischen Gotteszell und Viechtach nutzten im 4. Quartal vom 12. Juni bis 11. September 2017 an Werktagen während der Schulzeit 759, an Werktagen während der Ferien 629, an Samstagen 606 sowie an Sonn- und Feiertagen 518 Fahrgäste.

In Personenkilometern je Kilometer betriebener Strecke (Pkm) ausgedrückt, wurden folgende Werte erreicht:

- 517 an Werktagen während der Schulzeit
- 439 an Werktagen während der Ferien
- 396 an Samstagen
- 374 an Sonn- und Feiertagen

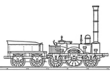
Der durchschnittliche Jahreswert an Fahrgästen belief sich auf 606 Reisende an Werktagen während der Schulzeit, 505 an Werktagen während der Ferien, 456 an Samstagen und 431 an Sonn- und Feiertagen.

In Personenkilometern je Kilometer betriebener Strecke ausgedrückt, ergeben sich folgende Werte:

- 403 an Werktagen während der Schulzeit
- 345 an Werktagen während der Ferien
- 309 an Samstagen
- 314 an Sonn- und Feiertagen

Das Fahrgastpotenzial von 1.000 Personenkilometern als Richtschnur für die Reaktivierung einer Bahnstrecke ist in erster Linie aus einer Maßgabe des Bundes abgeleitet: Erst wenn 1.000 Personenkilometer je Kilometer betriebener Strecke an Werktagen während der Schulzeit erreicht werden, ist der Bund in der Regel bereit, in den Ausbau der Infrastruktur zu investieren. Auch der Freistaat Bayern hat deshalb diesen Wert als Messlatte für Streckenreaktivierungen übernommen.





### (mm) Wagen 1011 ist zurückgekehrt

#### **Erster GT6N der VAG modernisiert**

Am 30. November 2017 traf der VAG-Strassenbahnwagen 1011 wieder in Nürnberg ein. Der Wagen war im September 2016 (per Straßentransport) nach Leipzig gebracht worden. Bei der Firma IFTEC wurde der Dreiteiler umfassend modernisiert.

Nun stehen in der Nürnberger Werkstatt noch Restarbeiten an. Fahrwerks- und Antriebskomponenten wurden nämlich in der VAG-Werkstatt überarbeitet.

Im Januar 2018 soll das Fahrzeug wieder in den Plandienst zurückkehren. Mit Wagen 1003 startete am 21. November 2017 das nächste Fahrzeug auf eine Reise zur Modernisierung in Leipzig.

### (mm) Lokbespannt nach Miltenberg

#### **Doppelstockzüge im Maintal**

Der Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 brachte eine interessante Veränderung für die von der Westfrankenbahn bediente Strecke zwischen Aschaffenburg und Miltenberg mit sich. Zur Kapazitätserweiterung verkehren nun Montag bis Freitag drei Zugpaare, die aus Doppelstockwagen gebildet sind und mit zwei Loks der Baureihe 218 gefahren werden. Neben der WFB-eigenen, ozeanblau/beige lackierten „Conny“, 218 460, wird außerdem 218 430 eingesetzt.

### (mm) Beschleunigter RE nach Sonneberg

#### **Railpool-Vectrons fahren für DB Regio**

Mit der lange erwarteten Eröffnung der Schnellfahrstrecke zwischen Ebensfeld und Erfurt verkehrt nun alle zwei Stunden ein RE zwischen Nürnberg und Sonneberg, der im Abschnitt Unterleiterbach – Creidnitz die Neubaustrecke benutzt. Für die Traktion der Züge

wurden fünf Loks der Baureihe 193 (Siemens Vectron) bei Railpool angemietet, die mit ETCS ausgestattet sind. Planmäßig werden vier Loks benötigt, eine dient als Reserve.

Aktuell werden die Züge aus vier Doppelstockwagen gebildet. Mit Auslieferung der TWINDEXX-Triebzüge für den Main-Spessart-Express (MSX) werden noch Steuerwagen freigesetzt, von denen dann jeweils einer in die beiden Garnituren eingestellt wird. Da die Steuerwagen aber nicht mit ETCS ausgestattet sind, wird auch dann weiter im „Sandwich-Betrieb“ mit zwei 193ern gefahren. Allerdings verfügen die Steuerwagen über ein GPS-Modul, das zur Steuerung der Ansaugen genutzt werden kann. Ebenso haben die Steuerwagen eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe, die benötigt wird.

### (mm) Christkindlesmarkt-Sonderzüge

#### **Nürnberg als beliebtes Reiseziel**

Auch dieses Jahr zieht der Nürnberger Christkindlesmarkt wieder zahlreiche Besucher an. Ein Teil davon reist mit Sonderzügen aus allen Himmelsrichtungen an. Für den Eisenbahnfreund bedeutet das, dass er in der Adventszeit mit etwas Glück wieder eine Reihe interessanter und nicht alltäglicher Fahrzeuge in und um Nürnberg erleben kann.



35 1097 und 01 519 rollten am 2. Dezember 2017 durch Nürnberg-Stein nach Regensburg. Foto: B. Mrugalla



## Mehrtagesfahrt in die Schweiz

*Im Dezember 2016 wurde der Gotthard-Basistunnel (GBT) eröffnet. Dies war nach längerer Zeit Grund genug, die Schweiz wieder einmal als Ziel für eine NEF-Mehrtagesfahrt auszusuchen. Klaus Probst und Ulrich Montfort berichten über die Exkursion 399, die vom 22. bis 25. September 2017 stattfand.*

von Klaus Probst

### Freitag, 22. September 2017:

Die Teilnehmer/-innen trafen sich am Nürnberger Hauptbahnhof, um mit dem IC 2162 (Lok 101 004) die Reise in die Schweiz anzutreten.

Die Reise führte uns zuerst nur bis Stuttgart und nicht wie geplant nach Karlsruhe, da die Rheinstrecke bei Rastatt gesperrt war. Wegen des dort erforderlichen Bustransfers, und das mit Gepäck und zweimaligem Umsteigen, fuhren wir über die „Gäubahn“ nach Singen (IC 183, Lok 101 140/101 051) und weiter über Schaffhausen nach Zürich (Lok 421 394).

Von dort ging es allerdings nicht direkt mit dem Zug weiter, sondern erst durch die be-

kannte Bahnhofstraße zu Fuß oder mit dem Tram zum Zürichsee. Mit dem Dampfschau-felraddampfer „Stadt Zürich“ (Bj. 1909) fuhren wir gemütlich und bei Sonnenschein nach Rapperswil.

Nach einem kurzen Fußweg erreichten wir den Bahnhof, wo wir bis zur Weiterfahrt den regen Zugverkehr beobachten konnten. In Rapperswil bestieg die Gruppe den SOB 2582 mit Lok 526 057, welcher uns zu unserem Ziel Luzern brachte. Nach kurzem Fußweg wurde das Hotel erreicht.

von Ulrich Montfort

### Samstag, 23. September 2017:

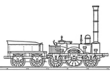
Ein sonniger Morgen, aus der Bahnsteighalle des Luzerner Bahnhofs ist der Pilatus klar zu sehen.



*In Airolo fotografierte Bernhard Mrugalla die Re 4/4 11199 vor dem Gotthard-Panorama-Express.*

Wir besteigen den IR Basel – Erstfeld, den Lok Re 4/4 460 103 nun schiebt, und fahren um 9.18 Uhr auf dem Umweg über Rotkreuz – Immensee nach Arth-Goldau. Dort haben wir um 9.51 Uhr Anschluss an den IC 10015 von Zürich, der anscheinend als Ersatzzug im Plan des EC 15 (Zürich – Milano) den Binnenverkehr bedient.

Mit seiner Lok 460 016 geht es weiter ans tunnelreiche Ostufer des Vierwaldstätter Sees und noch



vor Erstfeld in den neuen Gotthard-Basistunnel, dessen 57 Kilometer in 20 Minuten durchfahren sind.

Nach einer Stunde und 109 Kilometern Fahrt erreichen wir um 10.50 Uhr Bellinzona. Auf Gleis 4 steht die Garnitur des „Gotthard-Panorama-Express“, mit dem wir als IR 2892 die Gotthard-Bergstrecke bis Flüelen zurück befahren wollen. Es sind drei Panorama-Wagen erster und zwei Wagen zweiter Klasse, davon einer als Fotowagen mit Fenstern zum Öffnen. Der Zug ist kurz zuvor als „Gotthard-Weekender“ aus Zürich angekommen!



*Klaus Probst fotografierte an der Bergstation Rigi Kulm die Triebwagen der beiden ehemaligen Bahnen VRB und ARB.*

Wir können das Umsetzen der Lok beobachten, es ist Re 4/4 11199, eine der sechs ehemaligen „Lindau-Lokomotiven“ des Depots Zürich, die einen Stromabnehmer mit breiterer Wippe fürs ÖBB/DB-Netz trugen und durch SBB-Cargo-Loks abgelöst wurden.

Auf reservierten Plätzen in der 2. Klasse beginnen wir um 11.37 Uhr die 30 Kilometer längere Bergfahrt über die alte Gotthardstrecke. Über Lautsprecher werden Informationen zu Geschichte und Sehenswürdigkeiten sowie zu Fotostellen geboten. Ein viertelstündiger Halt in Airolo erfreut Fotografen und Raucher. Dabei hält die Lok auf Höhe des Denkmals für die verunglückten Bauarbeiter, das 1932 zum 50. Jubiläum der Gotthardbahn aufgestellt wurde.

Im alten, 15 Kilometer langen Scheiteltunnel werden bei Schleichfahrt akustisch und durch Projektion auf die Tunnelwand Momente des Tunnelbaus inszeniert. Um 13.14 Uhr ein kurzer Betriebs-

halt in Göschenen, dann ziehen in rascher Folge die bekannten Bilder der Nordrampe vorbei, und um 13.44 Uhr ist Flüelen erreicht, der Endhalt des Zuges.

Der Raddampfer „Stadt Luzern“ nimmt Weiterreisende des Panorama-Programms auf, Lok 11199 setzt zur Rückfahrt um, wir aber fahren mit der S-Bahnlinie 2 Erstfeld – Zug, einem „Flirt“, um 14.11 Uhr wieder nach



*Dieser sehr vereinfachte „Nachbau“ einer Stehkessellok soll Besuchern einen Einblick in eine frühere Ära geben. Foto: Bernhard Mrugalla*



*Während der Triebwagen 21 täglich im Planbetrieb fährt, gehört schon etwas Glück dazu, den Triebwagen 7 der ARB im Einsatz zu erleben.*

Arth-Goldau, jetzt zur Bergfahrt auf die Rigi mit der Arth-Rigi-Bahn (ARB).

Diese normalspurige, 1875 eröffnete und seit 1907 elektrische, reine Zahnradbahn System Riggenbach hat ihren Zugang über einen quer über den westlichen Bahnhofsgleisen liegenden „Hochperron“, der erst kürzlich restauriert wurde und heute kein Gleis mehr aufweist, sondern als Eingangshalle und Brücke zum neuen, vorgelagerten Mittelbahnsteig zwischen zwei Kopfgleisen dient.

Wir besteigen einen Pendelzug aus talseitigem Triebwagen 14 und Steuerwagen 24, Baujahr 1967, im neuen Design „Schneeflöckli“ – hellblau mit nach unten in weiß auslaufenden Pünktchen. Von 519 Metern Meereshöhe bringt uns der Zug über 8,5 Kilometer Strecke bei bis zu 200 Promille Steigung in einer guten halben Stunde zur Endstation Rigi Kulm auf 1.752 Metern. Dort endet auf parallelem Gleis auch die vom Vierwaldstätter See heraufkommende Vitznau-Rigi-Bahn (VRB), die 1992 mit der ARB zur Rigi Bahnen AG fusioniert hat.

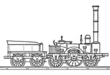
Bis zur Talfahrt, dann nach Vitznau, um 17 Uhr haben wir eine gute Stunde Zeit für den Aufstieg zum Rigi-Gipfel auf 1.798 Metern, doch der Blick besonders nach Süden und Westen enttäuscht durch zunehmenden Dunst, auch Luzern ist kaum auszumachen. So ist der rege Bahnbetrieb bald interessanter, es gibt auch den Reservetriebwagen 7 der ARB im alten Blauweiß-Anstrich mit Sommerwagen zu sehen.

Die VRB-Strecke wird mit alten Solo-Triebwagen in der roten Hausfarbe und neueren Pendelzügen in Magenta (mit der Aufteilung wie bei der ARB) befahren.

Ab 1871 ebenfalls in Normalspur erbaut und erst 1937 elektrifiziert, hat sie bei einer Steigung bis 250 Promille auch die Riggenbach-Zahnstange. Die Stehkessel-Dampflok 7 von 1873 steht im Verkehrshaus Luzern, zwei Loks aus den 1920er-Jahren sind noch für Sonderfahrten im Bestand.

Die Fahrt hinab nach Vitznau im vollen Wagen führt zunächst neben der ARB-Strecke her, die hinter Rigi Staffel nach links abwärts verschwindet, während wir vom Bergrücken aus rechts auf den Vierwaldstätter See schauen und durch Almgelände und dann an der steilen Bergflanke entlang nach 6,8 Kilometern und 40 Minuten den zweigleisigen Endbahnhof Vitznau auf 435 Meter erreichen. Auf dem anderen Gleis ist ein Zug der ARB angekommen – die früher strikt getrennten Bahnen sind sichtbar zusammengewachsen!

Über den weiten Vorplatz mit seiner Drehscheibe vor den Fahrzeughallen begeben wir uns zur Schiffslände, wo bald der Raddampfer „Stadt Luzern“ anlegt, der schon in Flüelen zu sehen war. Im Licht der Abendsonne



genießen wir nun eine einstündige, herrliche Fahrt durch die Seemitte, erst rechts die Rigi-Wände, dann links der Bürgenstock. Vorbei am Werfthafen von Luzern, in dem vier weitere Dampfschiffe liegen, erreichen wir kurz nach 19 Uhr den Landeplatz am Bahnhofquai.

von Klaus Probst

### Sonntag, 24. September 2017:

Der dritte Reisetag stand ganz im Zeichen der Schmalspur. Die Zentralbahn (Zusammenschluß von Brünigbahn (SBB) und Luzern-Stans-Engelbergbahn) brachte uns nach Alpnachstad (ZB 21528, 130 003/130008).

Dort bestiegen wir nach kurzer Pause den Tw 29 (PB 7) der Pilatusbahn, der steilsten Zahnradbahn der Welt. Neben der größten Steigung von 48 % weist sie auch ein nur hier verwendetes Zahnradsystem mit seitlichem Eingriff in die Zahnstange auf, nach ihrem Erfinder Locher benannt.

Am Rigi Kulm angekommen, konnte man die für das Hochgebirge typischen Wetterwechsel beobachten. Innerhalb von Sekunden wechselte die Sichtweite von mehreren hundert auf weit unter hundert Meter.

Da wir relativ früh auf dem Berg waren, zogen die Wolken langsam vom Tal herauf. Doch wir wollten mehr erkunden und so führte uns der Weg mit Tw 24 (PB 12) wieder ins Tal, um mit ZB 21542 (130 010, 130 001) nach Sarnen zu gelangen. Das Ziel Meiringen wurde mit ZB 2924 (150 101, 161 013) über den Brünigpaß (1.000m) erreicht.

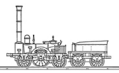


*Atemberaubende Steigungen in felsiger Landschaft sind das Markenzeichen der Pilatusbahn.*

Während der Zug nach Interlaken-Ost weiterfuhr, erkundeten die Teilnehmer den Bahnhof und die Umgebung. Auf der Rückfahrt nach Luzern mit ZB 2927 (160 015, 150 104) konnte man bei schönem Wetter die Umgebung genießen, so z.B. die Aussicht auf den Lungener und Sarner See. Auch eine H0-Modellbahnanlage in einem Garten konnte beobachtet werden.



*Von Luzern nach Engelberg fuhr die NEF-Reisegruppe mit der Zentralbahn. Zuglok war die 101 961 der ZB. Fotos (3): Bernhard Mrugalla*



*Im Verkehrshaus in Luzern gibt es neben diesem Krokodil noch viele weitere interessante Exponate zu bestaunen.*

In Luzern angekommen, war das Ziel jedoch nicht das Hotel, sondern der ZB 2976 (101 961) mit Ziel Engelberg. Dieser Ort bildet eine Enklave des Halbkantons Obwalden im Halbkanton Nidwalden.

Dort blieb ausreichend Zeit für eine kleine Stärkung oder die Erkundung des Orts, z. B. des Klosters. Vom Bahnhof aus erkennt man auch die Skisprungschanze.



*Ein Wahrzeichen von Luzern ist die Kapellbrücke, die nach einem Brand im August 1993 inzwischen wieder restauriert ist. Fotos(2): B. Mrugalla*

Mit dem Swiss-Travel-Pass konnte die Rückfahrt individuell gestaltet werden. Die Expresszüge sind lokbespannt (Zahnradloks der ehemaligen Brünigbahn). Der neue Tunnel verkürzt die Reisezeit merklich, weist aber auch noch Zahnstangenabschnitte auf. Nach einem schönen Tag traf sich die Gruppe wieder beim gemeinsamen Abendessen.

### **Montag, 25. September 2017:**

Am 25.09.2017 hieß es leider schon wieder Abschied nehmen. Doch bevor die Heimreise angetreten wurde, bestand noch Gelegenheit, die Stadt zu erkunden oder das Verkehrshaus zu besuchen.

Vor dem Eingang zum Museumsgebäude ist der Bohrschild einer Tunnelbohrmaschine (TBM) für den Gotthard-Basistunnel aufgestellt.

Das Museum beherbergt Exponate von Land-, Luft- und Seefahrzeugen. Zu den größten Exponaten zählen die Landilok Ae 8/14, ein Gotthard-Krokodil der ersten Bauserie sowie ein Convair-Verkehrsflugzeug. Die 4-strahlige Maschine wurde auf dem letzten Teilstück über den Vierwaldstätter See zum Verkehrshaus befördert.

Mit dem SBB 2246 (460 022) fuhren wir wieder nach Zürich, wo unser Gepäck in Empfang genommen werden konnte. Auf den gleichen Strecken wie bei der Hinfahrt ging es nun wieder in die Heimat.



Zunächst zog die Re 4/4 II 11116 (420 116) den IC 184 über Schaffhausen nach Singen. Von dort beförderte 101 105 den Zug nach Stuttgart. Der IC 2163 mit Zuglok 120 102

und Schublok 120 120 brachte die Gruppe wieder in die fränkische Heimat, wo die Reise wie immer viel zu schnell endete.



## Ticket-Tour zum Rennsteig

*Der Bahnhof ohne Ort war das Ziel – Frühmorgens am Samstag, den 7. Oktober 2017 um 6.42 Uhr machten sich fünf Eisenbahnfreunde auf, um den Bahnhof Rennsteig im Regelverkehr zu erreichen.*

von Raimund Scheder

Auf zwei Mitreisende mussten wir leider verzichten, sie wurden wegen der teilweisen Einstellung des Bahnverkehrs infolge des Sturms „Xavier“ in Hamburg festgehalten und konnten deshalb nicht an der Fahrt zum Bahnhof Rennsteig teilnehmen.

Von Nürnberg fuhren wir zunächst mit einem Regionalexpress nach Saalfeld (Saale) und von dort weiter mit Regio-Shuttles der Erfurter Bahn im Regelverkehr über Arnstadt direkt zum Bahnhof Rennsteig. Der Abschnitt Ilmenau – Bahnhof Rennsteig wird von der Erfurter Bahn nur an Wochenenden und an Feiertagen im Regelverkehr mit Triebwagen des Typs „Stadler RegioShuttle RS 1“ bedient. Für die Hin- und Rückfahrt auf dem Abschnitt von Ilmenau zum Bahnhof Rennsteig und zurück ist ein „Sonder-Ticket RennsteigShuttle“ zu lösen, weil auf diesem Streckenabschnitt das „Schöne-Wochenende-Ticket“ nicht gilt.

Diese Ticket-Tour zur Steilstrecke Rennsteigbahn hatten wir ausgewählt, weil zu befürchten stand, dass dieser Verkehr zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 von der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen abbestellt werden würde. Zwischenzeitlich zeichnete

sich, auch aufgrund von Bürgerprotesten, ab, dass dieser Verkehr auch 2018 und in den folgenden Jahren stattfinden wird. Der Freistaat Thüringen wird die Ertüchtigung der Strecke sowie die Bestellung der Verbindung von Ilmenau bis zum Bahnhof Rennsteig finanzieren. Das Land rechnet mit jährlichen Kosten von etwa 500.000 € bei einer Laufzeit von 11 Jahren. In die Strecke sollen 2,4 Millionen Euro investiert werden.

Der Bahnhof Rennsteig ist ein Bahnhof an der Rennsteigbahn im Thüringer Wald. Er wird auch als Bahnhof ohne Ort bezeichnet, weil er weitab jeder Siedlung mitten



*Im Bahnhof Rennsteig hielt Klaus Probst die RegioShuttle der Süd-Thüringen-Bahn im Bild fest.*



*Raimund Scheder traf „alte Bekannte“ wieder und brachte ein Foto des WG 4üe 10 835 Nür mit, der inzwischen im Bahnhof Rennsteig steht.*

im Thüringer Wald liegt. Er ist einer der am höchsten gelegenen Bahnhöfe in Thüringen und liegt in 747 Meter Höhe zwischen Stützerbach und Schmiedefeld an km 33,38 der Bahnstrecke von Plaua über Ilmenau nach Themar.

Angelegt wurde der Bahnhof 1904, das Bahnhofsgebäude stammt aus dem Jahr 1906. Zwischen 1913 und 1965 bestand eine



*Die Gaststätte „Gleis 1“ ist mit den richtigen Utensilien ausgestattet, um die Eisenbahnfreunde zu begeistern.*

Kleinbahn nach Frauenwald, die am Bahnhof Rennsteig begann. Der letzte planmäßige Reiseverkehr durch den Bahnhof erfolgte 1998. Heute wird er für Veranstaltungen und „Nostalgiefahrten“ der Dampfbahnfreunde Mittlerer Rennsteig genutzt.

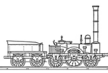
Der Bahnhof Rennsteig ist ein Kopfbahnhof. Dies war betriebsbedingt erforderlich, weil anfangs auf der Strecke Zahnradlokomotiven eingesetzt wurden, die zur Vermeidung eines Reißens der Waggonkupplung immer talwärts stehen mussten. Durch die Spitzkehre am

Scheitelpunkt der Bahnstrecke standen die Zahnradlokomotiven ohne ein Umsetzen automatisch talwärts.

1927 erfolgte die Umstellung vom Zahnradbetrieb zum Reibungsbetrieb. Außerdem wurde das Ziehen der Züge über die Steilstrecke zugelassen, sodass zum Umfahren der Züge ein entsprechendes Gleis im Bahnhof notwendig wurde. Der Kopfbahnhof am Scheitelpunkt der Bahnstrecke war nämlich weiterhin erforderlich, weil bei Dampflokomotiven der Rauchabzug immer bergwärts zeigen muss, um einen zu niedrigen Wasserstand im Kessel zu vermeiden.

Im Bahnhofsgebäude Rennsteig befindet sich seit einigen Jahren die Gaststätte „Gleis 1“, in der wir die Mittagspause einlegten. Der Eingangsbereich der Gaststätte wird von einer Bahnsteigüberdachung aus dem Jahr 1871 geschützt, deren Säulen vom Erfurter Hauptbahnhof stammen.





Auf den Abstellgleisen des Bahnhofs Rennsteig standen neben einigen Güterwagen unter anderem auch die dem DB-Museum gehörenden Gesellschaftswagen WG 4üe 10835 Nür und der Schürzenspeisewagen WR 4ü 1148.

Der WG 10835 stammt aus dem Jahr 1938. Er wurde für die damalige Reichsregierung als Salon-schlafwagen mit acht Plätzen und einem Frühstücksraum gebaut. 1953 wurde er zu einem Gesellschaftswagen umgebaut. Die Ausmusterung bei der DB erfolgte am 24. Juli 1980. Ab dem Eisenbahnjubiläumsjahr 1985 wurde der Wagen noch jahrelang in Sonderzügen eingesetzt.

Der Schürzenspeisewagen 1148 mit 42 Plätzen wurde 1939 gebaut und am 10. Mai 1982 ausgemustert. Auch er wurde ab dem Eisenbahnjubiläum 1985 Sonderzügen beige stellt.

In beiden Wagen kann man heute am Bahnhof Rennsteig standesamtlich heiraten. Die Trauungen führen die Standesbeamtinnen und Standesbeamten der Verwaltungsgemeinschaft Rennsteig aus Schmiedefeld durch. Anschließend kann dann in der Bahnhofsgaststätte „Gleis 1“ die Hochzeit gefeiert werden. Am Tag unseres Besuchs war bereits ein Teil einer Hochzeitsgesellschaft eingetroffen und die Standesbeamtin bereitete im Gesellschaftswagen gerade die Trauung vor.

Am Nachmittag begann die Rückreise durch die herbstliche Landschaft des Thüringer Walds zunächst mit einem RegioShuttle der Erfurter Bahn vom Bahnhof Rennsteig nach Plau (Thür) und von dort mit einem Regionalexpress Richtung Würzburg Hbf. Nach Durchquerung des 3.039 m langen Brandleitertunnels hielt der Zug im Bahnhof Ober-



*Teile der Überdachung vor dem Bahnhof haben in ihrem ersten „Leben“ am Erfurter Hauptbahnhof gestanden. Fotos (2): Klaus Probst*

hof. Dieser Bahnhof wird ab Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 nach 132 Jahren nicht mehr im Personenverkehr bedient werden, die Züge werden hier künftig ohne Halt durchfahren. Hintergrund ist, dass der Bahnhof Oberhof vom Zentrum Oberhofs rund drei Kilometer entfernt liegt, außerdem besteht zwischen Bahnhof und Ort ein Höhenunterschied von 170 Metern. Als Betriebsbahnhof bleibt der Bahnhof Oberhof aber als Halt für Sonderzüge und zum Wasserfassen von Dampflokomotiven mit einem funktionierenden Wasserkran erhalten. Die Erschließung Oberhofs mit Bussen erfolgt künftig vom Bahnhof Zella-Mehlis aus.

Ursprünglich wollten wir die Heimreise über Würzburg nach Nürnberg antreten. Wir entschieden uns aber kurzfristig, bereits in Schweinfurt Hbf auszusteigen und von dort mit einer Regionalbahn um 18.02 Uhr entlang des Mains nach Bamberg zu fahren. Dort erreichten wir um 18.36 Uhr den Regionalexpress nach Nürnberg. Durch diese kurzfristige Fahrplanänderung kamen wir in Nürnberg Hbf bereits um 19.19 Uhr an statt wie geplant erst um 19.54 Uhr.





## Als kleine Entschädigung ...

*... für unseren mehrfach verschobenen Vortrag zur Baureihe V 200 gibt es in dieser Ausgabe zumindest einmal ein zur Jahreszeit passendes Bild dieser Großdiesellok-Baureihe.*

von Michael Mrugalla

Zunächst von vielen Eisenbahnfreunden verpönt, weil durch ihre Auslieferung zahlreiche Dampfloks abgelöst wurden, galt die V 200 doch bald als „Kultlok“.

Die V 200 ist Sinnbild für eine bedeutende Ära der Bahn. Als die V 200 jung war, scherte man sich noch nicht um das Wetter. Wenn Schnee lag, wurde der eben auf die Seite geräumt. Züge konnten trotzdem fahren. Witterungsbedingte Steckensperrungen waren die Ausnahme, nicht die Regel.

Durch Verkäufe ins Ausland oder als Museumsloks, teil sogar betriebsfähig, haben mehrere Loks bis in die Gegenwart überlebt.

Auch auf vielen Modellbahnen war und ist die V 200 als Starlok nicht wegzudenken. Alle namhaften Hersteller haben oder hatten ein V 200-Modell im Sortiment.

Wir freuen uns schon auf den 27. April 2018. Dann soll der lange ersehnte Vortrag nun tatsächlich stattfinden.



*Auf Höhe der damaligen Abzweigstelle Eichelberg fotografierte Frank Steinmüller am 27. Dezember 1970 die 220 056 mit einem zeittypischen Schnellzug.*



Zwischen Niebüll und Dagebüll gibt es nach wie vor interessante Betriebsabläufe zu beobachten. So verkehren IC-Kurswagen bis Dagebüll Mole. Befördert werden sie planmäßig durch einen Triebwagen der NEG. Am 26. Oktober 2017 stand der T4 mit Zug NEG 18 abfahrtsbereit Richtung Niebüll.

Foto: Michael Mrugalla

Die IC 3-Triebwagen der DSB sind inzwischen auch in die Jahre gekommen. Da sich potentielle Nachfolger aber nicht bewährten, sollen die Triebzüge nun noch einmal aufgefrischt werden und noch einige Jahre weiterfahren. In Tinglev konnte Michael Mrugalla am 26. Oktober 2017 den „rollenden Tunnel“ mit der Nummer 5090 ablichten.



