

NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



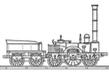
- NEF-Jahresrückblick 2017
- Berichte von den NEF-Ausflügen zum „Kuckuksbäni“ und ins Außerfern
- Aktuelles aus der Region



Am 30. Mai 2018 rollte die 192 001, die „Smartron“-Vorführlök von Siemens durch Regensburg. Klaus Probst stand mit seiner Kamera am Bahnsteig und bannte den „Einfach-Vectron“ auf seinen Chip. Inzwischen ist bei Siemens die erste Bestellung über drei Loks dieser Baureihe für die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP) eingegangen.

Die drei von Raildventure übernommenen 111 sind inzwischen im Einsatz. Am 22. Mai konnte Klaus Probst am Nürnberger Hauptbahnhof die nun mit Scherenstromabnehmer ausgerüstete 111 222 in Augenschein nehmen.





Eine Minute kostet 369 Millionen Euro ...

Zeit ist Geld. Das wissen wir schon lange. Doch wieviel kostet die Zeit? Dazu hat der Europäische Rechnungshof jüngst eine interessante Aussage getätigt. Für die Neu- und Ausbaustrecke zwischen Stuttgart und München gilt, dass jede Minute Fahrzeiterparnis 369 Millionen Euro kostet.

von Michael Mrugalla

Der EU-Rechnungshof bemängelt vor allem, dass der Ausbau des europäischen Schienennetzes zu unkoordiniert vorangeht und dass inzwischen ein „ineffizienter Flickenteppich“ entstanden sei. Seit dem Jahr 2000 wären 23,7 Milliarden investiert worden, die in „schlecht vernetzte nationale Bahnlinien“ verbaut worden wären. Das Ziel, bis zum Jahr 2030 in der EU ein Netz für Hochgeschwindigkeitszüge mit mindestens 30.000 km zu schaffen, sei inzwischen nicht mehr erreichbar.

Auch wenn die Überschrift zugegebenermaßen etwas reißerisch ist, weil die Kosten auf anderen Trassen deutlich niedriger sind, muss man sich schon fragen, wie solche Bauprojekte wirtschaftlich überhaupt darstellbar sind. Auf anderen Strecken fallen teilweise „nur“ Kosten von 25 Millionen Euro pro Kilometer an. Aber auch die müssen erst einmal eingefahren werden, ehe man schwarze Zahlen schreiben kann.

Der Neubau-Abschnitt zwischen Wendlingen und Ulm ist ca. 60 Kilometer lang. Die Kosten dafür betragen laut DB (Stand Januar 2018) 3,26 Milliarden Euro. Wieviele Züge müssen fahren, um diese Kosten einzuspielen?

Rechnen können Sie hingegen mit einem attraktiven NEF-Programm für die zweite Jahreshälfte. Neben einer Mehrtagesfahrt im September, die in den Raum Dresden führen wird, stehen zum Beispiel noch die diesjährige „Bierfahrt“, verschiedene „TicketTouren“ und eine „Jahresabschlussfahrt“ auf dem Programm. Auch im Vereinslokal sind noch einige interessante Vorträge geplant. Exemplarisch sei nur auf den Vortrag von Heiner Baumann hingewiesen, der am letzten Juli-Freitag die Baureihe 103 näher vorstellt.

Außerdem finden an den übrigen Freitagen noch zahlreiche Vereinsabende in unserem Salonwagen statt. Auch hierzu sind Sie jederzeit herzlich eingeladen.

Im NEF-Express 1/2018 haben wir für Sie die Berichte von den zurückliegenden Veranstaltungen, hauptsächlich aus dem ersten Halbjahr 2018, zusammengetragen. Außerdem finden Sie im Heft den Jahresrückblick 2017, der noch einmal die Veranstaltungen des vergangenen Jahres Revue passieren lässt.

Wir wünschen Ihnen noch viele schöne Sommertage und viel Spaß bei der Lektüre der neuen, inzwischen 160. Ausgabe unserer Vereinszeitschrift.





Zwischen zwei Zügen ..

- 3 Eine Minute kostet 369 Millionen Euro ...

Vereinsmeier

- 6 Weihnachtscafé 2017
- 12 Jahreshauptversammlung 2018
- 14 Information der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. für unsere Mitglieder über die neue EU-Gesetzgebung für mehr Datenschutz
- 15 Frühjahrsputz 2018
- 27 Jahresrückblick 2017

NEF on tour

- 7 Jahresabschlussfahrt 2017 zur Außerfernbahn
- 10 Amerikanischer Auftakt zur Jahreshauptversammlung: „Omaha“ in Nürnberg
- 16 Schönes-Wochenende-Ticket-Tour durch Franken, Sachsen und Thüringen
- 21 DGEG-Museum Neustadt (Weinstr) und Fahrt mit dem Kuckucksbähnel
- 24 Ticket-Tour Oberfränkische Steigerwaldbahn – Schienenbusfahrt auf einer Nebenbahn

Aktuelles

- 17 Aktuelle Meldungen
- 20 Aktuelle Meldungen II

Fahrplan

- 18 Veranstaltungskalender



Als kleinen Vorgeschmack auf die Mehrtagesfahrt in den Raum Dresden, bei der auch verschiedene Schmalspurbahnen besucht werden, zeigt das Titelbild die 99 1789, die am 3. September 2003 in Radebeul zusammen mit Michael Mrugalla auf die Abfahrt nach Radeburg wartete. Die 1957 von LKM Babelsberg unter der Fabriknummer 132030 gebaute Maschine ist auch heute noch auf der Löbnitzgrundbahn unter Dampf zu erleben.



Ein besonderes Erlebnis war die NEF-Exkursion 401, die uns am 5. Mai 2018 ins DGEG-Museum nach Neustadt (Weinstr) und zum „Kuckucksbähnel“ führte. An der Endstation Elmstein musste die Dampflok „Speyerbach“ den Zug umfahren. Michael Mrugalla schaute dem „Sponsor“ über die Schulter, als er ein Erinnerungsfoto von diesem rundum gelungenen Ausflug anfertigte. Vielen Dank noch einmal für den schönen Tag!

**Vereinsjubiläen**20 Jahre:

376 Dr. Nicolaus Michael 12/1998

45 Jahre:

227 Mrugalla Bernhard 10/1973

229 Bejdl Renate 12/1973

10 Jahre:

408 Heußinger Helmut 08/2008

40 Jahre:

258 Baumann Max 07/1978

259 Prem Jürgen 07/1978

260 Pelz Roland 09/1978

Mitgliedsbeitrag fällig

Am 1. Juli ist satzungsgemäß der Jahresbeitrag fällig. Die Kasse bittet die Mitglieder, deren Beitrag nicht eingezogen wird, 42,00 Euro, für Partnermitglieder 21,00 Euro, auf das im Impressum genannte Konto (IBAN) zu überweisen.

25 Jahre:

339 Frank Walter 07/1993

341 Krause Helga 07/1993

342 Probian Klaus 07/1993

345 Möckel Gertraud 10/1993

**In tiefer Trauer verabschieden wir uns von unserem
am 9. Dezember 2017 verstorbenen Eisenbahnfreund**

Gerhard Lutzner

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

E-Mail: nef@nef-online.de

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

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

Druck: 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.



Weihnachtscafé 2017

Seit 2015 findet anstelle des früheren „Frühschoppens“ am 2. Weihnachtsfeiertag das „Weihnachtscafé“ statt. Auch am 26. Dezember 2017 fanden wieder zahlreiche Eisenbahnfreunde den Weg in unseren Salonwagen.

von Michael Mrugalla

Es war eigentlich nicht anders als in den Vorjahren, weswegen die Berichte auch nahezu identisch sind.

Ab 10.00 Uhr trafen sich die Eisenbahnfreunde in bewährter Weise zu einem nachweihnachtlichen Plaudertreffen.

Neben dem obligatorischen Glühwein (mit und ohne „Umdrehungen“) gab es auch wieder leckeren Kaffee und eine bunte Auswahl an Weihnachtsgebäck für die Besucher.

Neben diversen Berichten über die Weihnachtsgeschenke und die familiären Traditionen der einzelnen Familien standen natürlich auch wieder verschiedene Themen rund um das gemeinsame Hobby Eisenbahn auf der Tagesordnung.

Raimund Scheder sorgte wieder hervorragend für das leibliche Wohl und die Zeit im Salonwagen verging schneller, als manchem lieb war. Zur Mittagszeit machten sich die Gäste auf den Heimweg. 



Seit jeher ein beliebter Termin ist die Zusammenkunft der Eisenbahnfreunde am Vormittag des 2. Weihnachtsfeiertags. Klaus Probst hatte auch seine Kamera dabei.

Jahresabschlussfahrt 2017 zur Außerfernbahn

Das Ziel der Jahresabschlussfahrt am 30. Dezember 2017 war die Außerfernbahn, für die sich zwanzig Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde interessierten.

von Raimund Scheder

Die Außerfernbahn führt von Kempten über Pfronten und Reutte in Tirol nach Garmisch-Partenkirchen. Die durch die Alpen führende Bahn hat eine Streckenlänge von 94 km, von denen rund 46 km über österreichisches Staatsgebiet verlaufen. Es handelt sich also um eine internationale Bahnverbindung, die aber komplett mit dem Bayern-Ticket befahren werden kann. Die DB wurde sowohl von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) als auch vom Land Tirol mit der Betriebsführung auf der gesamten Strecke beauftragt. Für den Verkehr von und nach Deutschland gelten alle Angebote der DB. Die Unterhaltung der Infrastruktur auf dem österreichischen Abschnitt unterliegt den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Der österreichische Abschnitt ist in Bezug auf das übrige österreichische Eisenbahnnetz ein Inselbetrieb.

Am 1. Dezember 1895 wurde die Strecke von Kempten nach Pfronten-Ried als bayerische Lokalbahn eröffnet, es erfolgte 1905 eine Verlängerung zur Grenze des Königreichs Bayern bei Pfronten-Steinach. Auf österreichischer Seite wurde die Bahnlinie von der Grenze bis Reutte in Tirol weitergeführt. Die Weiterführung der Strecke von Reutte in Tirol nach Garmisch wurde am 29. Mai 1913 eröffnet.

Die Bahnstrecke beginnt in Kempten im hügeligen Alpenvorland, überquert die Grenze zu Österreich

zwischen Pfronten und Schönbichl und führt zwischen Ehrwald und Griesen wieder auf das Staatsgebiet von Deutschland. Längster Tunnel ist der 512 Meter lange Katzenbergtunnel zwischen Reutte in Tirol und Heiterwang. Die Maximalneigung der Strecke beträgt 37,5 Promille.

Zwischen Kempten und Reutte in Tirol werden vor allem Dieseltriebwagen der Baureihe 642 eingesetzt, zwischen Reutte in Tirol und Garmisch elektrische Triebwagen der Baureihe 442.

Verschiedentlich wurde eine Stilllegung der Strecke diskutiert, zuletzt um 2001, nachdem 2000 die Oberleitung wegen schlechten Zustands zwischen Garmisch-Partenkirchen und Griesen abgebaut war. 2002 wurde die Oberleitung wegen des Güterverkehrs je-



Gestartet wurde pünktlich mit dem München-Nürnberg-Express, dem am 30. Dezember 2017 die 101 115 vorgespannt war.



In Ingolstadt stand schon der VT 220 der BRB bereit, um die Teilnehmer der Tickettour nach Augsburg zu bringen.

doch wiederhergestellt und am 14. September 2002 in Betrieb genommen.

Seit dem Jahr 2011 wird der österreichische Abschnitt umfangreich saniert. Hier wird die Zahl der ca. 90 Bahnübergänge auf ungefähr ein Drittel reduziert und alle Bahnhöfe und Haltestellen wurden erneuert. Der Bahnhof Vils wurde großzügig ausgebaut, dient aber nur noch dem Güterverkehr (insbesondere



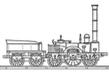
Mit 612 586 rollten wir von Augsburg über Buchloe nach Kempten, wo wir mit etwa 15 Minuten Verspätung eintrafen.

Zementwerk Schretter), für den Personenverkehr wurde die neue Haltestelle Vils Stadt errichtet, die wesentlich zentrumsnäher liegt.

Die sicherungstechnische Erneuerung der Infrastruktur wurde am 14. September 2016 abgeschlossen. So sind im gesamten ÖBB-Streckenabschnitt alle Bahnhöfe (Ehrwald-Zugspitzbahn, Lermoos, Bichelbach-Berwang, Reutte i. T. und Vils) nun mit modernen Sicherungsanlagen, vollständiger (Licht-) Signalisierung, Gleisfreimeldeanlagen und Streckenblock ausgerüstet. Der gesamte österreichische Streckenabschnitt wird vom Bahnhof Reutte aus ferngesteuert. Die Gesamtkosten waren mit ca. 54 Mio. Euro veranschlagt.

Als Abschluss der Bauarbeiten im österreichischen Abschnitt soll bis 2020 der Abschnitt zwischen Reutte i. T. und Pfronten-Steinach elektrifiziert werden. Eine entsprechende Absichtserklärung zwischen den Beteiligten wurde am 29. September 2017 unterzeichnet. Die Gesamtinvestitionen werden mit rund 14,3 Millionen Euro veranschlagt. Davon fallen in Tirol zehn Millionen Euro und in Bayern 4,3 Millionen Euro an. Auf bayerischer Seite wird außerdem der Bahnhof Pfronten-Steinach barrierefrei ausgebaut und ein Schaltposten in Garmisch-Partenkirchen errichtet.

Nach der Fertigstellung soll auch der Abschnitt Reutte in Tirol – Pfronten im Stundentakt bedient werden. Bei den Güterzügen zum Zementwerk in Vils entfällt nach der Elektrifizierung das Umspannen in Reutte. Die Diesellok für den



Inselbetrieb zwischen Reutte und Vils kann dann eingespart werden. Außerdem wird für den Westabschnitt ein Dieseltriebwagen weniger benötigt, während die Verlängerung der elektrischen Regionalbahnen aus Garmisch-Partenkirchen umlaufneutral erfolgt.

Auch auf dem deutschen Streckenteil wurden Bahnübergänge aufgelassen oder gesichert und die Signal- und Sicherungstechnik erneuert. Seit Dezember 2012 konnten daraufhin die Fahrzeiten verkürzt werden.

Die Anfahrt unserer Gruppe in die Alpen erfolgte von Nürnberg zunächst mit RE 4009 der DB bis Ingolstadt und weiter mit der Bayerischen Regiobahn bis Augsburg und von dort mit einem RE der DB nach Kempten Hbf.

Von Kempten Hbf sollte die Fahrt dann weiter mit einer Regionalbahn der DB zum Ziel unserer Mittagspause in Pfronten-Ried und danach weiter nach Reutte in Tirol gehen.

Wenige Tage vor der Fahrt gab die Deutsche Bahn aber bekannt, dass vom 27. Dezember 2017 bis 05. Januar 2018 keine Züge zwischen Kempten und Reutte in Tirol verkehren.

Man munkelt, die Züge der Außerfernbahn seien als Verstärkungsgarnituren für die Bedienung der Orte der Vierschanzen-Tournee erforderlich gewesen. Der Streckenteil Kempten – Reutte in Tirol wurde nur im Schienenersatzverkehr (SEV), also mit dem Bus bedient.

Dieser Umstand beeindruckte die Fahrtteilnehmer aber nicht, gehört doch der SEV auch zum Gesamtsystem Eisenbahn. Außerdem fuhr der SEV-Bus weite Teile entlang der tief verschneiten Bahntrasse. Der Bus sollte sich auch an die Fahrzei-

ten des Zuges halten, was ihm natürlich nicht gelang. Verspätungen waren die Folge.

Es begann schon in Kempten. Unser Zug aus Augsburg hatte gut 15 Minuten Verspätung. Den SEV-Bus Richtung Reutte in Tirol hätten wir eigentlich nicht mehr erreicht. Aber er hatte auch Verspätung und so konnten wir doch mit ihm fahren. Die verspätete Ankunft des Busses in Pfronten-Ried, dem Ort unseres Mittagsaufenthaltes, war verschmerzbar.

Nach einem herzhaften Mittagessen im Braugasthof Falkenstein in Pfronten-Ried ging es dann mit einem wiederum verspäteten SEV-Bus weiter nach Reutte in Tirol. Hier erreichten wir gerade noch die Regionalbahn nach München Hbf, was allerdings nur dem Eingreifen unseres Reiseleiters Michael Mrugalla zu verdanken war, der so lange auf die Zugführerin der Regionalbahn einredete, bis alle Busfahrgäste im Zug waren.

In München Hbf hatte der RE nach Nürnberg auch 20 Minuten Verspätung, die er aber bis Nürnberg abbaute, sodass wir sogar einige Minuten vor Plan den Nürnberger Hauptbahnhof erreichten. 



Ab Reutte wurde dann der 2442 707 genutzt, der uns über Garmisch-Partenkirchen nach München brachte. Fotos (4): Michael Mrugalla



Amerikanischer Auftakt zur Jahreshauptversammlung: „Omaha“ in Nürnberg

Am 17. Februar 2018 gab es mit „Omaha“ ein bisschen „Wildwest“ zur Jahreshauptversammlung: 29 Eisenbahnfreunde trafen sich im Nürnberger Spielzeugmuseum mit Ulrich Friedhoff zur Besichtigung einer außergewöhnlichen Modellbahnanlage.

von Nikolaus Schönherr

Unser 1. Vorsitzender Raimund Scheder hat vor dem Spielzeugmuseum allen teilnehmenden Eisenbahnfreunden zur Begrüßung die Unterlagen überreicht und meldet sich deshalb erst zum Schluss innen an der Kasse: „Halt, ich habe noch nicht gezahlt.“ Darauf Ulrich Friedhoff lächelnd: „Kein Problem, wir haben bis 18 Uhr geöffnet.“ Raimund Scheder erwidert: „Schön, aber wir haben heute noch Jahreshauptversammlung. – Ulrich Friedhoff lacht: „Kein Problem, wir können auch Pizza liefern lassen.“



Ulrich Friedhoff ermöglichte den Interessierten auch einen Blick „hinter die Kulissen“. Foto: Nikolaus Schönherr

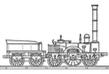
Mit diesem launigen Wortwechsel beginnt unsere Führung zu dem 30 Quadratmeter großen, fast komplett in Handarbeit gebauten Eisenbahnknotenpunkt Omaha in Neb-raska im Maßstab 1:54. Ulrich Friedhoff ist der langjährige, ehrenamtliche Betreuer dieser wartungsintensiven Modellbahnanlage und erzählt die Geschichte ihrer Entstehung:

Der Geologe Dr. Wolfram Bismarck wirkte beruflich bei der Fa. Fleischmann und später bei der Fa. Lehmann.

Inspiriert durch den Western-Film „Union Pacific“ über den Wettlauf zweier Bahngesellschaften beim Streckenbau von Omaha nach Sacramento, startete er 1950 den Bau einer Western-Anlage im größten Raum seiner Wohnung in der Nürnberger Kaiserstraße, im Wohnzimmer.

Bis 1974 entstanden so im Eigenbau die Gleise, etwa 90 Weichen, die Landschaft und viele Fahrzeuge in der bei uns seltenen Spur S. Neben dem Hauptbahnhof gibt es zwei kleine Stationen: Catherineheart und Roseboro. Die Namen sind eine Hommage an seine erste und an seine spätere zweite Frau.

Ulrich Friedhoff zeigt uns große, von Scheibenwischermotoren angetriebene US-Dieselloks mit Sperrholzgehäuse und eine winzige Dampflok aus den Anfangstagen der Eisenbahn, angetrieben von einem der ers-



ten N-Spur-Motoren. Staunend hören wir, dass Bismarck für den Bau dreier Tankwagen das Rohr des privaten Staubsaugers verkürzt hat.

Später importiert er Loks und Wagen des amerikanischen Modellbahn-Herstellers A. C. Gilbert und spurt sie von 23 mm auf seine Spurweite 22,5 mm um. Für die komplizierte elektrische Schaltung sind alte Postrelais und „störrische“ Vorkriegskabel verbaut.

Die von Bismarck konzipierte Automatik-Steuerung ist nicht funktionsfähig, aber es gibt nette Spielereien wie akustische Klingelzeichen oder Warnsirenen für die Fahrgäste auf dem Bahnsteig bei Einfahrt eines Zuges.

Die Selbstbau-Schaltung ist kompliziert und nicht dokumentiert – manche Geheimnisse hat der Erbauer mit ins Grab genommen. Deshalb besteht für den Vorführer ein hoher Schaltungsaufwand und es können immer nur zwei bis drei Züge auf einmal fahren. Manchmal ist bei Störungen ein manuelles Eingreifen und das Umleiten von „Falschfahrern“ erforderlich.

Angesichts der wachsenden Modellbahnanlage mit zum Schluss zwölf Segmenten schief das Ehepaar Bismarck übrigens in der Küche, das flächenmäßig kleine Schlafzimmer wurde als neues Wohnzimmer eingerichtet.

1974 konnte Wolfram Bismarck sein Lebenswerk, die Modellbahnanlage „Omaha“, in das Spielzeugmuseum umsetzen und um das



Klaus Probst war mit seiner Kamera zur Stelle und fing für uns diese Perspektive der Anlage ein.

letzte Segment mit der Drehscheibe ergänzen.

Seit seinem Tod wird die Anlage von Ehrenamtlichen betreut. Mit dem Dank an Ulrich Friedhoff, der seit 12 Jahren die alten Fahrzeuge wartet und repariert und die ganze Anlage in Schwung hält, endet unser interessanter Auftakt zur Mitgliederversammlung. 🚩



Diese Aufnahme, die aus dem Speicher von Michael Mrugalla stammt, entstand von der gegenüberliegenden Seite des oberen Bilds.



Jahreshauptversammlung 2018

Mit der diesjährigen Jahreshauptversammlung wurde eine langjährige Tradition gebrochen. Die Mitgliederversammlung fand erstmals im Nürnberger Norden in der Gaststätte „Zum Breznwirt“ statt. Ganz unbekannt war die Tagungsstätte für viele dennoch nicht, denn die Partnervereine des NEF veranstalten dort schon viele Jahre ihre Versammlungen.

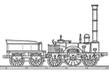
von Claudia Mrugalla

Um 14.10 Uhr begrüßte Vorsitzender Raimund Scheder die 37 Anwesenden und eröffnete die diesjährige Jahreshauptversammlung. In seinem folgenden Bericht begrüßte er erstmals Ulrich Montfort als Ehrenmitglied. Die Würdigung zum Ehrenmitglied hat Montfort im Mai 2017 für seine langjährigen Verdienste um die Nürnberger Eisenbahnfreunde erhalten. Weiter folgten diverse Danksagungen an zahlreiche Mitglieder, die sich für das Vereinsleben engagieren:

- der gesamten Vorstandschaft für ihr Engagement für den Verein und die vertrauensvolle Zusammenarbeit
- allen Ideengebern, Ausarbeitern und Reiseleitern der Exkursionen und TicketTouren.
- allen Mitgliedern, die 2017 Dienste für den Verein geleistet haben, insbesondere beim Auf- und Absperrdienst des Waggonpfluges und bei den Waggonpfluges. Die Mithilfe bei den Waggonpfluges war auch deshalb enorm wichtig, da der bisherige Waggonwart Hans-Ulrich Krauß 2017 von seinem Amt zurückgetreten ist.
- Monika Mrugalla für die Organisation des Sommerfests.
- allen Vortragenden bei den Lokalveranstaltungen.

- Ulrich Montfort (2017) und Christine Müller (ab 2018) für den Versand der Geburtskartens.
- allen Korrekturlesern der NEF-Veröffentlichungen.
- Gerhard Klug für die Betreuung des Internetauftritts und des Email-Postfachs.
- Klaus Probst für die Organisation und Verteilung der Bücherliste von Kurt Müller.
- Michael Mrugalla für die Gestaltung und Erstellung des Sonderheftes „50 Jahre VT 10 551i in Vereinsbesitz 1967-2017“ und allen Vereinsmitgliedern, die an diesem Heft mitgearbeitet und es finanziell unterstützt haben. Außerdem wird der Stiftung Deutsche Eisenbahn, insbesondere Wolfgang Löckel, für die Unterstützung gedankt.

Trotz zahlreicher aktiver Mitglieder und zwei Neueintritten in 2017 ist die Mitgliederentwicklung rückläufig. Neben zwei Vereinsaustritten sind 2017 vier Mitglieder verstorben, denen in einer Gedenkminute gedacht wurde. Anschließend folgte der bebilderte Jahresrückblick 2017, der durch eine Bildauswahl von Michael Mrugalla begleitet wurde. Hierbei zeigte sich wieder, dass zahlreiche Exkursionen und TicketTouren sowie Lokalveranstaltungen stattgefunden haben.



Im Anschluss an den Bericht des Vorsitzenden stellte Ulrich Montfort den Kassenabschluss 2017 sowie den Abschluss der Reisekasse vor. Nach positivem Bericht durch die Kassenprüfer wurden sowohl die Kassiere als auch die gesamte Vorstandschaft einstimmig entlastet.

Internet:	Gerhard Klug
Öffentlichkeitsarbeit:	Edith Würth
1. Kassenprüfer:	Otwin Krause
2. Kassenprüfer:	Karlheinz Munker
Vertreter (einstimmig):	Johannes Füngers Monika Mrugalla

Als nächster Tagesordnungspunkt standen die Neuwahlen der Vorstandschaft an. Die Wahl wurde in bewährter Weise von Dieter Scholz geführt und führte zu folgendem Ergebnis:

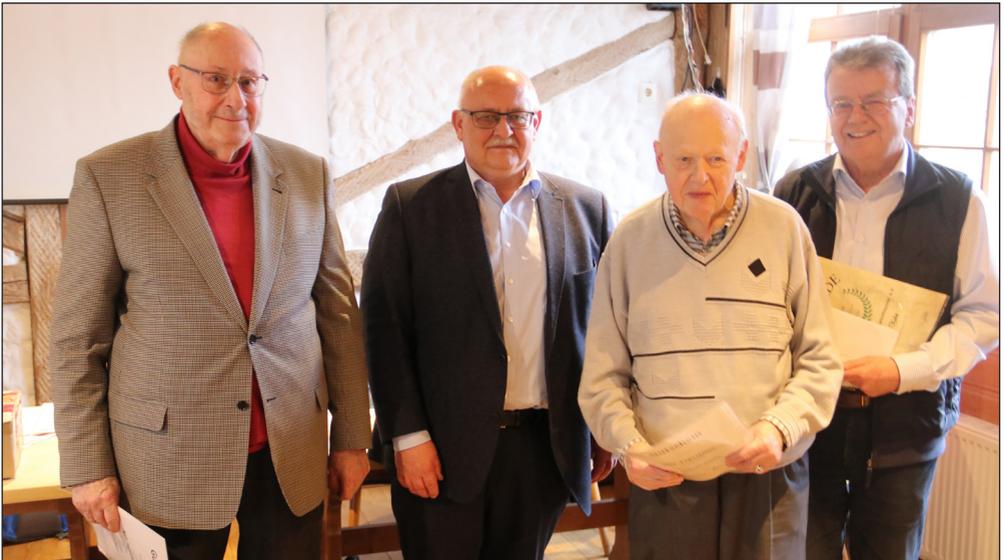
Auch bei der diesjährigen JHV wurden wieder langjährige Mitglieder für ihre Vereinstreue geehrt. Jeder Geehrte erhielt eine Urkunde, eine NEF-Postkartenserie und einen Gutschein für eine NEF-Tagesfahrt.

1. Vorsitzender:	Raimund Scheder	40 Jahre	Georg Schöttl
2. Vorsitzender:	Michael Mrugalla	40 Jahre	Günther Kube
1. Schriftführer:	Claudia Mrugalla	25 Jahre	Karlheinz Munker
1. Kassier:	Ulrich Montfort	25 Jahre	Dr. Jürgen Zekeli
2. Kassier:	Christoph Kretschmer	25 Jahre	Dietrich Eckert
2. Schriftführer:	Jörg Freudenberger		

40 Jahre	Georg Schöttl
40 Jahre	Günther Kube
25 Jahre	Karlheinz Munker
25 Jahre	Dr. Jürgen Zekeli
25 Jahre	Dietrich Eckert

Beisitzer:	
Waggonwart:	vakant
Bücherei:	Klaus Probst

Nachdem alle Tagesordnungspunkte abgearbeitet waren, bedankte sich Raimund Scheder für die Aufmerksamkeit und beendete die JHV 2018 um 16.45 Uhr. 



Im Rahmen der Jahreshauptversammlung wurden von unserem Vorsitzenden, Raimund Scheder (2. v. l.), wieder die Urkunden an die Jubilare überreicht. Klaus Probst war für den NEF-Express mit der Kamera dabei.



Information der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. für unsere Mitglieder über die neue EU-Gesetzgebung für mehr Datenschutz

Am 25. Mai 2018 trat in der Europäischen Union die Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) in Kraft. Die DS-GVO gilt auch für Vereine, die personenbezogene Daten nutzen.

Die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. speichern folgende Daten, die sie nur für vereinsinterne Zwecke (z. B. Mitgliederverwaltung, Postversand, für den Versand von Informationen für Eisenbahnfreunde in postalischer und elektronischer Form, sowie zur Kontaktaufnahme) verarbeiten:

1. Eintritt eines Mitglieds

Beim Beitritt eines Mitglieds werden folgende Daten erhoben:

- Name
- Vorname
- Geburtsdatum
- Anschrift
- Telefonnummer
- E-Mail Adresse
- Beruf (dient zur Information des Vorstands, wird nicht elektronisch gespeichert)
- Kontoverbindung für die Abbuchung des Mitgliedsbeitrags und sonstiger Zahlungsverpflichtungen
- Besondere Interessen und Fachgebiete (dient zur Information des Vorstands, wird nicht elektronisch gespeichert)
- Abonnement der Zeitschrift Eisenbahn-Magazin
- Jedem Vereinsmitglied wird eine Mitgliedsnummer zugeordnet

Auf der Beitrittserklärung erklärt sich die

den Beitritt beantragende Person mit der Speicherung ihrer persönlichen Daten zu vereinsinternen Zwecken einverstanden.

Die oben genannten Informationen werden in unserer Vereinsdatenbank gespeichert und verarbeitet.

Die personenbezogenen Daten werden durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen vor der Kenntnisnahme Dritter geschützt.

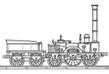
2. Weitergabe von Mitgliedsdaten

Eine Weitergabe und sonstige Übermittlung der personenbezogenen Daten an Dritte erfolgt nur dann, wenn dies zum Zweck der Vertragsabwicklung notwendig ist und das Mitglied ausdrücklich zugestimmt hat.

Dies ist insbesondere bei der Abbuchung von Zahlungsverpflichtungen erforderlich. Hier werden die für die Abbuchung notwendigen Daten an unsere Bank weitergegeben.

Daten von Interessenten werden vom Verein grundsätzlich intern nur verarbeitet, wenn sie der Förderung des Vereinszwecks dienen und dabei keine schutzwürdigen Interessen entgegenstehen.

Die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. veröffentlichen besondere Ereignisse des Vereinslebens in den Vereinszeitschriften



NEF-Express und SCHIENE-aktuell und in Mitgliederinformationen (z. B. Nennung neuer Mitglieder, Todesanzeigen, Ergebnisse von Wahlen, Ehrungen von Mitgliedern und Nichtmitgliedern sowie von Feierlichkeiten). Außerdem erhalten die Mitglieder zur Wahrung ihrer satzungsgemäßen Rechte jährlich eine Mitgliederliste zum ausschließlich privaten Gebrauch.

3. Widerspruch zur Veröffentlichung von Mitgliederdaten

Das einzelne Mitglied kann jederzeit gegenüber dem Vorstand einer Veröffentlichung seiner Daten widersprechen.

Im Falle des Widerspruchs unterbleibt in Bezug auf das widersprechende Mitglied eine weitere Veröffentlichung mit Ausnahme von Ergebnissen aus Wahlen und zur Wahrung satzungsgemäßer Rechte. Bei der Bereitstellung von Mitgliederdaten zur Wahrung satzungsgemäßer Rechte muss das beantragende Mitglied schriftlich versichern, dass die Daten nur zu diesem Zweck verwendet werden dürfen.

Frühjahrsputz 2018

Eine unserer beliebten „Alle-Jahre-wieder“-Veranstaltungen ist der Arbeitseinsatz an unserem Vereinsgrundstück. Am 31. März 2018 war es wieder soweit.

von Michael Mrugalla

Die Aufgaben für die fünf anwesenden Helfer – alles „Routiniers“, was die Arbeitseinsätze am Vereinsgrundstück angeht – waren bereits im Vorfeld klar definiert. Laub und Wildwuchs waren zu beseitigen.

„Bewaffnet“ mit Handschuhen, Rechen, Schaufel und Rasenbesen wurde die Arbeiten angegangen.

4. Austritt, Tod, Ausschluss eines Mitglieds

Beim Austritt, Tod oder Ausschluss des Mitglieds werden die personenbezogenen Daten des Mitglieds archiviert.

Personenbezogene Daten des austretenden Mitglieds, die die Kassenverwaltung betreffen, werden gemäß den steuergesetzlichen Bestimmungen bis zu zehn Jahre ab der schriftlichen Bestätigung des Austritts durch den Vorstand aufbewahrt.

5. Ansprechpartner

Das Mitglied ist berechtigt, jederzeit Auskunft über die zu seiner Person gespeicherten Daten vom Vorstand der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. zu erhalten.

Nürnberg, 25. Mai 2018

Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.
Geschäftsstelle
Rotbuchenstr. 22
90449 Nürnberg
E-Mail: nef@nef-online.de
Internet: www.nef-online.de



Ein Aktivist war sogar begeistert, dass er das Nützliche noch mit einem Lerneffekt verbinden konnte. Die Bedienung eines Rasenbesens hatte er nämlich noch nicht so verinnerlicht wie die Nutzung einer für ihn viel gewohnteren Computertastatur.

Der eigentliche Höhepunkt war aber wieder das gemeinsame Mittagessen.





Schönes-Wochenende-Ticket-Tour durch Franken, Sachsen und Thüringen

Am 7. April 2018 trafen sich am Nürnberger Hauptbahnhof 21 Eisenbahnfreundinnen und -freunde zu einer Schönes-Wochenende-Ticket-Tour in Richtung Gera. Bei schönstem Frühlingswetter startete man mit dem RegionalExpress nach Hof – alle Teilnehmer einträchtig versammelt im zweiten Triebzug, da der vordere Zugteil ja bekanntlich ab Pegnitz weiter nach Bayreuth fährt.

von Dr. Günter Görz

Entlang der „Sachsen-Franken-Magistrale“ ging es ziemlich reibungslos – abgesehen von einer kleinen Verspätung – durch das Pegnitztal, vorbei am Fichtelgebirge nach Hof an der Sächsischen Saale, „ganz oben in Bayern“. Aber damit endete auch schon der bis dahin so reibungslose Reiseverlauf: Der ersatzlose Ausfall von RE 26915 nach Dresden brachte den sorgfältig ausgearbeiteten Reiseplan – Fahrt bis Glauchau, dort Umsteigen in die Verbindungsbahn über Meerane und Gößnitz nach Gera – kräftig ins Wanken.

Aber Eisenbahnfreunde sind ja spontan, erfahren und erfinderisch! Ein Vorschlag unseres altgedienten Eisenbahners Bern-

hard Mrugalla fand sofort begeisterte Zustimmung: Fahrt mit der zur Abfahrt bereitstehenden Regionalbahn direkt nach Gera – dort würde man dann schon weitersehen.

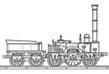
Etwas beengt und in eher gemächlichem Tempo ging es dann weiter durchs Vogtland und durch die wunderschöne Landschaft im Tal der Weißen Elster. Über Mehlteuer, Zeulenroda und Weida erreichte man schließlich – sogar ca. 1 Stunde früher als vorgesehen – das Mittagsziel Gera. So blieb noch Zeit, die drittgrößte Stadt Thüringens mit der Straßenbahn zu erkunden. Einige Unentwegte statteten sogar der sich in frühlingshafter Schönheit präsentierenden Innenstadt noch einen Besuch ab.



Mit der NEF-Reisegruppe war auch Bernhard Mrugalla auf der Linie 1 zwischen den Endstationen Zwötzen ...

Mit der Straßenbahnlinie 1 ging es zu den Endhaltestellen Zwötzen und Unternhaus, bis endlich die Haltestelle Puschkinplatz nahe der Altstadt und nahe unserer Mittagseinkehr erreicht wurde.

Nach einem leckeren und bestens organisierten Mittagessen im „Paulaner Wirtshaus Gera“ konnte man schließlich die Weiterreise mit einem Regionalzug der Erfurter Bahn nach Jena-Göschwitz antreten. Die Weiterreise mit dem „Franken-Thüringen-Express“ nach



Nürnberg über Saalfeld, Lichtenfels und Bamberg gestaltete sich dann reibungslos und ohne nennenswerte Verspätung.

Und obwohl – und das jetzt schon zum zweiten Mal auf einer solchen Tour, wie altgediente Eisenbahnfreunde feststellten – der Bahnhof Meerane wieder nicht angefahren werden konnte, war man sich einig, dass man einen gelungenen Ausflug erlebt hatte. 



... und Unternhaus unterwegs, ehe man zur Mittagspause die Haltestelle Puschkinplatz ansteuerte.

Aktuelle Meldungen

(mm) Freilandmuseum Bad Windsheim

Neue Bahnstrecke eröffnet

Im Fränkischen Freilandmuseum in Bad Windsheim wurde im Rahmen des Handwerker- und Techniktags am 29. April 2018 die neu aufgebaute Feldbahnstrecke erstmalig in Betrieb genommen.

Mit Hilfe der kurzen Strecke soll den Besuchern ein Eindruck vermittelt werden, wie aus dem neu inszenierten Steinbruch der Abbau von Muschelkalk-Rohblöcken funktioniert.

Nach dem Brechen werden diese mit einem Derrick-Kran an ihren Bestimmungsort gehoben oder gezogen. Die nicht verwendeten Steinreste werden in den Loren der historischen Feldbahn abtransportiert. Sie verkehrt auf einem kleinen Streckenstück zwischen Derrick-Kran und der Scheune aus Mögeldorf. Längerfristig ist eine Erweiterung der Strecke, eventuell auch mit Publikumsfahrten, nicht ausgeschlossen.

Vor Ort ist eine kleine Remise entstanden, die über eine Weiche an die „Strecke“ angebunden ist. In diesem Holzverschlag kann der Zug unter einem Dach abgestellt werden.

Bei der Lok handelt es sich um eine Jung-Lok vom Typ ZL 105 B. Die 24 PS starke Maschine mit einer Spurweite von 600 mm hat eine interessante Geschichte und war in den 1950er-Jahren für die Firma Johann Baumann Hoch-Tief-Eisenbeton aus Ansbach im Einsatz.



Nahezu das gesamte Streckennetz und alle Fahrzeuge fotografierte Bernhard Mrugalla am 29. April 2018.



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.

Juli:

06. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
07. Sa	14.00 Uhr	Salonwagen	Gemeinsames Sommerfest mit dem Modell-Eisenbahn-Club Nürnberg
13. Fr	17.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20. Fr	17.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
27. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Heiner Baumann berichtet über die Ellok-Baureihe 103

August:

3. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
10. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
11. Sa		Tickettour	Über die „Südbahn“ nach Lindau
17. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
24. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
31. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

September:

7. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
14. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20.-24.		Exkursion	Mehrtagesfahrt in den Raum Dresden
21. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
28. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Klaus Probst zeigt Bilder von der Schweizfahrt 2017

Oktober:

5. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
12. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
19. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
21. So		Tickettour	Besuch der Fuchstalbahn Weilheim – Schongau
26. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Leonhard Kiesel zeigt historische Eisenbahnschmalfilme

November:

2. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
9. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
17. Sa		Exkursion	Bierfahrt
23. Fr	20.00 Uhr	Vereinslokal	Reiner Gubitz berichtet vom Bau der S 2 im Stadtgebiet Nürnberg
30. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

Dezember:

1. Sa	09.30 Uhr	Salonwagen	Waggonpfelehtag
7. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
14. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
21. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26. Mi	10.00 Uhr	Salonwagen	Weihnachtscafé im Salonwagen
28. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
29. Sa		Tickettour	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.

- 13.07. 19.30 Uhr Vortrag „Aktuelles von der Münchener Straßenbahn“
14.09. 19.30 Uhr Vortrag „Mit Bahnen und Bussen unterwegs in Brighton und London“
12.10. 19.30 Uhr Vortrag „Tour de Ruhr in den 1960er-Jahren“

www.sfnbg.de



Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

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

www.mec-nuernberg.de

Clubabende: jeweils ab 19.30 Uhr

Juli: 02. (Mo), 09. (Mo), 16. (Mo), 23. (Mo), 30. (Mo)
August: 06. (Mo), 13. (Mo), 20. (Mo), 27. (Mo)
September: 03. (Mo), 10. (Mo), 17. (Mo), 24. (Mo)

Bauabende: jeweils ab 19.00 Uhr

Juli: 19. (Do), 24. (Di)
August: 07 (Di), 16. (Do), 21. (Di)
September: 04. (Di), 13. (Do), 18. (Di)

Gäste sind jederzeit herzlich willkommen!

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



Fränkische Museumseisenbahn e. V.

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

www.fraenkische-museumseisenbahn.de

Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

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

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

(mm) Baureihe 111 am „Ringzug Ost“ ersetzt

Baureihe 146.2 ersetzt Baureihe 111

Mit zunehmender Auslieferung der „Twin-Dexx-Triebwagen“ der Baureihe 445, die als „Main-Spessart-Express“ zwischen Frankfurt und Würzburg bzw. Bamberg pendeln, wurden die zuvor auf dieser Relation eingesetzten Maschinen der Baureihe 146.2 freigesetzt.



Lange Zeit ein gewohntes Bild, inzwischen bald Geschichte. Michael Mrugalla erwischte die 111 220 mit einem RegionalExpress nach Nürnberg am 12. März 2011 in Regensburg Ost.

Das neue Einsatzgebiet für die Drehstromloks, die von Bombardier im Jahr 2006 geliefert wurden, ist seit dem kleinen Fahrplanwechsel Mitte Juni der „Ringzug Ost“. Somit werden die Einsätze der Baureihe 111 zwischen Nürnberg, Regensburg und München in den nächsten Wochen deutlich zurückgehen.

(mm) Wann kommt der Skoda-Zug?

Immer noch keine Zulassung

Mit Spannung warten die Eisenbahnfreunde auf die ersten Einsätze der neuen Doppelstock-Garnituren für den München-Nürnberg-Express, die vom tschischen Hersteller Skoda geliefert werden sollen. Die Fahrzeuge sind inzwischen offenbar alle gebaut, aber von einer Zulassung ist nach wie vor nichts zu hören.

Im Online-Portal von Die Bahn wurde kürzlich (wieder einmal) die Frage nach dem Einsatz der Züge gestellt. Die Antwort stellte einen Einsatz der Züge ab dem Fahrplanwechsel im kommenden Dezember in Aussicht.

Kenner der Umstände zweifeln hinter vorgehaltener Hand jedoch, dass die Züge im Dezember voll zugelassen in den Einsatz gehen. Harren wir der Dinge, die da kommen. In einem halben Jahr wissen wir wahrscheinlich schon mehr.

(mm) Neue U-Bahnzüge nehmen Gestalt an

Bau der Triebwagen G1 im Zeitplan

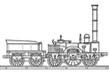
Ende 2015 bestellte die VAG Nürnberg bei Siemens 21 neue Vier-Wagen-Gliederzüge des Typs G1 für die U-Bahn.

Die ersten Fahrzeuge werden inzwischen zusammengebaut. Bis zum Jahresende soll der erste Zug fertig sein und in Nürnberg eintreffen. Unter dem Link <https://www.vag.de/unternehmen/projekte/neue-zuege-fuer-die-u1.html> finden Sie ein paar interessante Bilder aus der Fertigung.

(mm) Weiterer S-Bahn-Zug getauft

442 229 heißt jetzt „Dombühl“

Im Rahmen der feierlichen Eröffnung der S-Bahn-Verlängerung nach Dombühl am 18.12.2017 wurde der 442 229 auf den Namen „Dombühl“ getauft.



DGEG-Museum Neustadt (Weinstr) und Fahrt mit dem Kuckucksbähnel

Unser Mitglied Dr.Zekeli aus dem fernen Bergisch-Gladbach ist nicht nur den Nürnberger Eisenbahnfreunden freundschaftlich verbunden, sondern auch der DGEG (Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) und dazu auch noch der Achenseebahn. Dorthin hatte er uns schon einmal eingeladen, um eine schöne Sonderfahrt von Jenbach hinauf zum Achensee mit der Dampfzahnradlok erleben zu können.

von Otwin Krause

Nun hatte er seine 25-jährige Vereinszugehörigkeit beim NEF zum Anlass genommen, uns wieder zu einer Sonderfahrt, diesmal nach Neustadt (Weinstr), einzuladen, wo die DGEG ein Eisenbahnmuseum betreibt und auf einer anschließenden Strecke die Mitfahrt in Museumszügen anbietet.

Die Ausschreibung zur Fahrt am 5. Mai 2018 ließ uns einen gemütlichen Tag erwarten mit einem Start um 7.30 Uhr in Nürnberg Hbf und Fahrt mit den schnellsten Zügen der DB bis Mannheim, von wo aus das Ziel mit Regionalzügen nur noch eine halbe Stunde entfernt war und um 11 Uhr erreicht sein sollte.

Dann kam eine Brandmail unseres Vorsitzenden, der Zug startete in Nürnberg bereits um 6.57 Uhr, das hieß dann z.B. für mich, den Wecker auf Halbsechs zu stellen, doch kein gemütlicher Start für uns alle ins Wochenende.

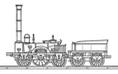
Geplant war die Fahrt für 20 Teilnehmer mit vorgebuchter günstiger Gruppenfahrkarte, doch hatte das Programm eine so große Anziehungskraft, dass gleich 29 Eisenbahnfreunde mitfahren wollten.

Keiner von ihnen musste dann viel mehr als den kalkulierten Ausschreibungspreis zahlen.

Von Nürnberg nach Frankfurt fuhren wir mit einem IC, der bereits um 4.32 Uhr in Passau gestartet war und von der 101 006 gezogen wurde. Der Grund für die vorgezogene Abfahrtszeit war uns allen unbekannt, es müssten halt irgendwo Bauarbeiten die Fahrt verzögern, wenn bei einglisigem Betrieb Gegenzüge abgewartet werden müssten, so dachten wir.



Beim Fotohalt in Eferstein gelang Michael Mrugalla diese Aufnahme der Lok „Speyerbach“, die dem NEF-Sonderzug vorgespannt war.



An der Endstation Elmstein setzte sich die Lok ans ander Zugende. Dann konnte Michael Mrugalla auch die Rückansicht im Bild festhalten.

Aus Würzburg fuhren wir nach der üblichen Stunde Fahrzeit planmäßig weiter, Aschaffenburg erreichten wir nach normaler Fahrt durch den neuen Spessart-Scheiteltunnel und fuhren ohne Halt durch, doch verdächtig langsam. Und dann wackelte es, der IC wechselte von der durchgehenden Strecke nach Frankfurt hinüber auf die parallele Strecke nach Darmstadt, also eine zusätzliche Bereisung für uns Eisenbahnfreunde einer Strecke, auf die wir nur selten kommen.

Es kam noch besser: Vor dem Rangierbahnhof Kranichstein bereits wechselte er auf die Gütergleise, auf die man planmäßig überhaupt nicht kommt, zwängte sich zwischen abgestellten Güterzügen durch, umging die Bahnsteige in Darmstadt-Nord ganz weit hinten und fuhr auf die nördliche Güterumgehungsbahn von Darmstadt, um da die eingleisige Verbindungskurve zur Main-Neckar-Bahn zu erreichen und endlich Frankfurt zuzustreben. Wie gesagt, eine halbe Stunde war durch den Baufahrplan für diese Schaukelei einkalkuliert worden und dann kam in Frankfurt-Louisa bei einem Betriebshalt die Durchsage: „Leider sind wir eine Viertelstun-

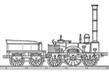
de zu bald dran und bekommen keine Einfahrt in den Hauptbahnhof“: Sonst ein Wunschtraum, wenn man in einem verspäteten Zug um den Anschluss zittert. Immer noch 10 Minuten zu bald kamen wir dann doch am Bahnsteig zum Stehen. Sogar das Zugpersonal hatte nach seiner Aussage bis zur Abfahrt in Nürnberg nichts von dem Grund für unsere lange Fahrzeit gewusst.

Für das Umsteigen zum ICE nach Mannheim war die frühe Ankunft doch ganz nützlich, denn trotz des zusätzlichen Verbindungstunnels

in diesem Kopfbahnhof sind die Umsteigewege immer noch zeitraubend. Bequem erreichten wir so den ICE 401 006, der zur Abfahrt eigentlich schon bereitstand und dann doch erst vier Minuten nach Plan abfuhr, entsprechend später nach einer Fahrt über die Riedbahn wieder westlich an Darmstadt vorbei in Mannheim ankam. Dort sollte unser Anschlusszug laut Ansage auf Gleis 1a statt auf dem vorgegebenen Gleis 1 abfahren, also ein weiter Weg zu einem Sackgleis am Bahnsteigende? Nein, gleich am Treppenende war er am Zugzielanzeiger von Gleis 1 angekündigt, aber mit fünf Minuten Verspätung und nur einteilig statt zweiteilig.

Als der 429 124 schließlich kam, fuhr er dann doch zum Bahnsteigende vor und die angesammelten Menschenmassen mussten erst mal ihm dorthin nachlaufen. So schafft die DB leicht zusätzliche Verspätung.

In Neustadt wurden wir bereits erwartet und auf einem doch etwas beschwerlichen Weg (ohne Wegweiser für Ortsfremde) steil bergauf über die Eisenbahnbrücke und dann wieder über eine fast halsbrecherische Trep-



pe hinab aufs Gleisniveau zum Museum geführt. Nun konnten wir erst mal die dort ausgestellten Schätze besichtigen, darunter den ET 11 01, den wir vor Jahrzehnten noch in Stuttgart-Bad Cannstatt betriebsbereit gesehen hatten, eine E 17, die Dampfschneeschleuder von Henschel, den Nachbau der „Pfalz“ von 1925 und und ...

Daraufhin wartete unser spendierter Mittagimbiss, ein guter Leberkäs und Getränke gegen den Durst, bis uns unser Sonderzug mit der Köf 11 114 als Rangierlok direkt aus dem Museum zum Abfahrtsbahnsteig brachte und den mühsamen Fußweg zurück zum Bahnhof ersparte.

Der Sonderzug wurde von der frisch untersuchten Dampflokomotive „Speyerbach“ gezogen, einer T3-Abart mit einem angehängten Tender. Viel gibt es nun davon nicht zu erzählen, wir konnten bei Fotohalten den Zug im romantischen Speyerbachtal fotografieren und am

Streckenende beim vorgewarnten Wirt gegenüber dem Bahnhof ein leckeres Eis oder Deftigeres verzehren, bis planmäßig zur Rückfahrt aufgebrochen wurde.

Die Rück-Route war natürlich die gleiche wie am Vormittag, denn es waren im Hanner Hauptbahnhof übers Wochenende die Gleise nach Aschaffenburg gesperrt, nur dass wir in Kranichstein gleich in der Bahnhofseinfahrt auf die Aschaffener Strecke geleitet wurden. Gefahren sind wir nach Mannheim mit dem 429 106, dann mit dem ICE 401 055 nach Frankfurt und schließlich mit der 101 015 am IC nach Nürnberg. In Aschaffenburg waren wir noch acht Minuten verspätet, aber in Würzburg bereits pünktlich und in Nürnberg sogar etwas vor Plan.

Nochmals recht herzlichen Dank an Dr. Zekeli für diesen schönen Tag bei wunderschönem Wetter. 



Gruppenbild mit Damen – nach der Rückkunft in Neustadt (Weinstr) stellte sich die Teilnehmergruppe noch zu einem Gruppenfoto vor dem Sonderzug auf. Foto: Michael Mrugalla



Ticket-Tour Oberfränkische Steigerwaldbahn Schienenbusfahrt auf einer Nebenbahn

Die Interessengemeinschaft Oberfränkische Steigerwaldbahn bot am 24. Juni 2018 eine Schienenbus-Sonderfahrt auf der sonst nur noch im Güterverkehr befahrenen Bahnstrecke Strullendorf – Schlüsselfeld an.

von Raimund Scheder

Elf Eisenbahnfreunde interessierten sich für diese Streckenbereisung und starteten um 7.38 Uhr vom Nürnberger Hauptbahnhof nach Bamberg. Dort begann um 9.00 Uhr die Schienenbus-Sonderfahrt Richtung Strullendorf und weiter auf der Oberfränkischen Steigerwaldbahn nach Schlüsselfeld.

Die Schienenbusgarnitur stammte von der Wisentatalbahn. Sie verkehrt regelmäßig auf der Strecke Schönberg – Mühltruff – Schleiz. Die Garnitur bestand aus dem Triebwagen 95 80 0798 592 1 D-DRE und dem Steuerwagen 95 80 0998 633 1 D-DRE.

Der Triebwagen wurde 1956 von WMD (Waggon- und Maschinenbau GmbH Donauwörth) gebaut. Er war bei der Deutschen

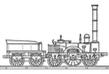
Bundesbahn als 798 592 im Einsatz, wurde dann gründlich erneuert (z.B. Einbau einer automatischen Türschließenanlage) und fuhr von 1993 bis 1996 als VT 204 bei der Dürener Kreisbahn. Die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) erwarb ihn und setzte ihn als VT 798 01 unter anderem in der Dübener Heide, im Elbe-Elstergebiet und zwischen Dessau und Wörlitz bis 2011 ein. Seit dem 26. November 2016 fährt er auf der Wisentatalbahn. Den Fahrgästen stehen 54 Sitzplätze zur Verfügung.

Der Steuerwagen wurde 1956 von der Waggonfabrik Credé in Kassel-Niederzwehren hergestellt und fuhr bei der Deutschen Bundesbahn als 998 633 bis 1991. Nach gründlicher Erneuerung (z.B. Einbau einer automatischen Türschließenanlage) setzte ihn die Dürener Kreisbahn als VS 251 von 1993 bis 1996 ein.



In Bamberg nutzte Klaus Probst die Zeit unter anderem dazu, die Schienenbus-Garnitur zu fotografieren.

Er gelangte dann zur DRE, die ihm die Nummer VS 998 01 gab. Der Wagen hat keine Motoren, aber einen Führerstand, von dem aus der Lokführer die Motoren und die Anlagen eines oder mehrerer im selben Zugverband eingereichter Triebwagen steuern und überwachen kann. Daher wird er Steuerwagen genannt. Seine Luftfederung sorgt für angenehmen Komfort. Ein großes Mehrzweckabteil für die Fahrrad- und Gepäckbeförderung



schließt sich an den Fahrgastraum mit seinen 34 Sitzplätzen an. Bei der Wisentatalbahn fährt der Steuerwagen seit dem 15. April 2016.

Die Bahnstrecke Strullendorf – Schlüsselfeld wurde in den Jahren 1899 - 1900 gebaut und in Betrieb genommen. Der Personenverkehr wurde bereits im Mai 1977 eingestellt. Die Strecke wird aber nach wie vor im Güterverkehr von der DB bedient. Einziger Güterverkehrskunde ist die Firma Schwarz Bewehrungstechnik in Schlüsselfeld, der werktäglich ein Güterzug mit Drahtrollen zugestellt wird.



In Schlüsselfeld war anlässlich des Bahnhofsfests die 232 569 zu bestaunen. Als Klaus Probst fertig gestaunt hatte, macht er noch ein Foto.

In Frensdorf zweigte einst die 1904 eröffnete Bahnlinie nach Ebrach ab.

Der Personenverkehr nach Ebrach wurde 1961 eingestellt, der Güterverkehr im Jahr 1999. Die Strecke wurde 2003 stillgelegt und bis 2006 abgebaut. Heute wird diese Bahntrasse weitgehend als Radweg genutzt.

Wegen des nicht kostendeckenden Betriebs gab die Deutsche Bahn die Bahnstrecke Strullendorf – Schlüsselfeld im November 2007 an die Bayerische Regionaleisenbahn (BRE), eine Tochterfirma der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE), als Eisenbahninfrastrukturunternehmen ab.

Die Strecke von Strullendorf nach Schlüsselfeld befindet sich in einem sicheren Zustand, der allerdings nur bescheidene Geschwindigkeiten zulässt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, stellenweise gibt es Langsamfahrstellen mit 10 und 5 km/h.

Im letzten Betriebsjahr 1977 betrug die Reisezeit auf der 39 km langen Strecke zwischen

Bamberg und Schlüsselfeld eine Stunde und neun Minuten. Dies entspricht einer Reisegeschwindigkeit von rund 34 km/h.

Die Schienenbus-Sonderfahrt begann um 9.00 Uhr in Bamberg und führte zunächst auf der Hauptstrecke nach Strullendorf. Dort beginnt die 31,7 km lange Nebenbahn, die Oberfränkische Steigerwaldbahn nach Schlüsselfeld.

Die Einfahrt auf die Strecke nach Schlüsselfeld verzögerte sich um 22 Minuten, weil die Strecke durch einen umgestürzten Baum blockiert war. Vor dem Schienenbus wurde die Strecke von einem Güterzug befahren. Bei dieser Fahrt wurde vor Wachenroth ein auf die Bahnlinie gefallener kleinerer Baum festgestellt, der die Weiterfahrt behinderte. Erst mit Hilfe eines Anwohners, der eine Säge hatte, konnte die Strecke wieder freigemacht werden und der Güterzug konnte dann bis Schlüsselfeld fahren.

Die Verspätung, die der Schienenbus in Strullendorf hatte, konnte im weiteren Ver-



lauf der Fahrt nicht eingeholt werden. Sie vergrößerte sich angesichts von 94 Bahnübergängen, von denen nur elf technisch gesichert sind, sogar noch auf 30 Minuten, so dass Schlüsselfeld erst um 11.30 Uhr erreicht wurde.

Diese Verspätung brachte den weiteren Fahrplan für die von der IG Oberfränkische Steigerwaldbahn für die Zwischenfahrt von Schlüsselfeld nach Steppach-Pommersfelden und zurück in Verzug, die bereits um 11.25 Uhr hätte starten sollen.

Unsere Gruppe berührte das zunächst nicht. Schlüsselfeld war wegen des stattfindenden Winkelmarkts in Festtagsstimmung, zumal auch noch ein kleines Bahnhofsfest stattfand. Die Bewirtung im Gasthof Schwarzer Adler war ausgesprochen gut.

Die Rückreise nach Nürnberg begann in Schlüsselfeld mit 19 Minuten Verspätung um 14.49 Uhr.

In Frensdorf hatten wir wegen des an den Haltepunkten stattgefundenen Reisendenwechsels bereits 29 Minuten Verspätung, so dass Bamberg mit 30 Minuten Verspätung um 16.55 Uhr erreicht wurde.

Der für die Rückfahrt ab Bamberg vorgesehene RE hätte also nicht mehr erreicht werden können.

Zu unserer Verwunderung sahen wir diesen RE bei der Schienenbuseinfahrt in Bamberg aber noch am Bahnsteig stehen. Wir erreichten diesen Zug, der schließlich um 17.11 Uhr in Bamberg abfuhr. Dieser RE hatte nach Aussage des Zugbegleiters technische Probleme und könne nicht mit voller Geschwindigkeit fahren.

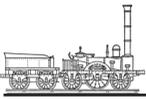
Es war damit zu rechnen, dass sich eine weitere Verspätung aufbauen werde. Der Zugbegleiter erkundigte sich im Rahmen der Fahrkartenkontrolle bei den Reisenden nach ihren Fahrtzielen und suchte neue Verbindungen ab Nürnberg Hbf heraus.

Leider erreichten wir Nürnberg Hbf mit diesem RE überhaupt nicht, da der Zug bereits in Fürth Hbf endete. Um die aufgebaute Verspätungszeit aufzuholen, fuhr dieser RE dann gleich wieder fast pünktlich Richtung Bamberg zurück.

Alle Reisenden wurden zum Verlassen des Zugs aufgefordert. Ortsfremde erkundigten sich bei einem am Bahnsteig anwesenden DB-Mitarbeiter bzw. bei Mitreisenden, wie sie denn nun nach Nürnberg kämen.

Unsere Gruppe löste sich in Fürth Hbf dann auch auf und jeder suchte die für ihn passende Art der Heimreise mit S-Bahn, U-Bahn oder Bus. Eine Eisenbahnerlebnisreise ging zu Ende.





27.01.2017

Das traditionelle NEF-Quiz moderierte Wolfgang Walper als Vorjahressieger im Vereinslokal. Sieger des NEF-Quiz wurde Jürgen Prem.

18.02.2017

Ticket-Tour Nr. 192

Winterfahrt durch den Thüringer Wald

Mit RE von Nürnberg nach Saalfeld (Saale), nach Neudietendorf und Gotha. Be-
reisung der Strecken der Thüringerwaldbahn von Gotha Hbf nach Tabarz mit
der Linie 4. Mittagessen in der Gaststätte Felsental. Von Tabarz mit der Linie 4
nach Waltershausen Gleisdreieck und weiter mit der Linie 6 nach Waltershausen
Bahnhof. Von dort weiter mit RB über Fröttstädt nach Neudietendorf. Von Neu-
dietendorf mit RE über Oberhof (Thür) nach Schweinfurt Hbf. Von Schweinfurt
Hbf mit RB entlang des Mains nach Bamberg und mit RE zurück nach Nürnberg.



Nach der Ankunft in
Tabarz zückte Bern-
hard Mrugalla die
Kamera und fotogra-
fierte dort den Trieb-
wagen 313.

24.02.2017

Wolfgang Walper zeigte Bilder über den Nahverkehr in Polen von den Neunziger-
jahren bis heute.

11.03.2017

Vormittag:

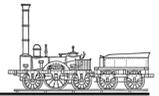
NEF-Exkursion 396

Straßenbahnrundfahrt in Nürnberg

Mit TW 305 (Baujahr 1962) wurden folgende Strecken befahren: Historisches
Straßenbahndepot St. Peter – Hauptbahnhof – Pillenreuther Straße – Gibitzen-
hof – Am Wegfeld – Pirckheimer Straße – Stadtpark – Hauptbahnhof – Tiergar-
ten – Scharrerstraße – Historisches Straßenbahndepot St. Peter.

Nachmittag:

Die jährliche Mitgliederversammlung fand wieder im Tagungsraum des „Histo-
rischen Straßenbahndepots St. Peter“ in Nürnberg statt. Bericht der Vorstand-
schaft, Jahresrückblick mit Lichtbildern über die Veranstaltungen und Exkursio-
nen des Jahres 2016, Ehrung langjähriger Vereinsmitglieder. Bericht des 1. und
2. Kassiers sowie der Kassenprüfer über die Entwicklung der Vereinsfinanzen im
Jahr 2016. Entlastung der Vorstandschaft.



An der Haltestelle Siedlerstraße war auch ein kurzer Fotohalt möglich, den unter anderem Michael Mrugalla für eine Aufnahme nutzte.



31.03.2017

Der Weiße Fleck: Mitglieder zeigten kurze Beiträge über Bahnen in Deutschland und den USA. Beteiligt waren: Jürgen Prem (E 44 im Berchtesgadener Land), Gerd Freyberger (Aktuelle Bilder der Deutschen Bahn), Bernd Zöllner (Überspannungsableiter bei E-Loks), Johannes Füngers (Lok Nürnberg der DFS in den Achtzigerjahren), Wolfgang Walper (Cable Cars im Nahverkehr in Kalifornien und Güterverkehr in den USA am Tehachapi-Loop).

09.04.2017

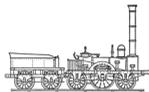
NEF-Exkursion Nr. 397

Frankfurter Feldbahnmuseum

Mit RE von Nürnberg über Würzburg nach Frankfurt (Main) Hbf und von dort mit der Frankfurter Straßenbahn zur Haltestelle Rebstockbad. Kurzer Fußweg zum Frankfurter Feldbahnmuseum. Besichtigung der Loks und Wagen, Mitfahrt mit der dampfbetriebenen Feldbahn durch das Gelände. Besichtigung der Betriebsanlagen und der Modelle, die anlässlich des Modellbautags ausgestellt waren. Verpflegung im Feldbahnmuseum.

Reges Treiben auf dem Gelände am Rebstockpark ist an den Betriebstagen nichts Besonderes.
Foto: Bernhard Mrugalla



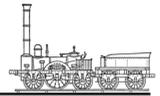


- 15.04.2017 Waggonpflegetag am Vereinsgrundstück rund um unseren Salonwagen.
- 28.04.2017 Reiner Gubitz zeigte Bilder von Eisenbahnen in Belgien und Luxemburg und des Nahverkehrs rund um Charleroi.
- 02.05.2017 **Verleihung der Ehrenmitgliedschaft an Ulrich Montfort**
In der Sitzung des Vereinsvorstands wurde beschlossen, Herrn Ulrich Montfort die Ehrenmitgliedschaft der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. zu verleihen, da er sich um das Hobby Eisenbahn allgemein und um den Verein besonders verdient gemacht hat.
- 13.05.2017 Ticket-Tour Nr. 193
Mit der Waldbahn nach Viechtach
Bereisung der am 13.09.2016 zum zweijährigen Probebetrieb wieder eröffneten Bahnverbindung der Regentalbahn zwischen Gotteszell und Viechtach.
Mit RE von Nürnberg Hbf nach Schwandorf, von dort mit dem ALEX weiter nach Regensburg und mit agilis-Schnellzug nach Plattling. Mit der Waldbahn nach Gotteszell. Von dort mit einem weiteren Zug der Waldbahn bis zum Endpunkt der Strecke in Viechtach. Mittagessen im Brauereigasthof Kreuzberg in Viechtach.
Rückfahrt von Viechtach mit der Waldbahn nach Gotteszell und Plattling. Von dort mit agilis-Schnellzug nach Regensburg, weiter mit agilis nach Neumarkt (Oberpf.) und mit S 3 zurück nach Nürnberg.



Vor der Rückfahrt nutzte Michael Mru-galla die Gelegenheit für ein Foto im Bahnhof Viechtach.

- 26.05.2017 Johannes Füngers kramte im NEF-Filmarchiv und zeigte Filme von NEF-Exkursionen in den Achtzigerjahren.



25.06.2017

NEF-Exkursion Nr. 398

**Museumsbahnstrecke Mellrichstadt – Fladungen
und Besuch des Fränkischen Freilandmuseums Fladungen**

Mit S 1 von Nürnberg nach Bamberg, weiter mit RE nach Schweinfurt Hbf. Ab Schweinfurt Hbf mit dem „UnterfrankenShuttle“ der Erfurter Bahn nach Mellrichstadt und von dort im dem selben Zug im Regelbetrieb über die Museumsbahnstrecke nach Fladungen. Mittagspause im Museumsgasthof „Zum Schwarzen Adler“. Besichtigung des Freilandmuseums mit seinen historischen Gebäuden und der abgestellten Fahrzeuge des „Rhön-Zügle“.
Rückfahrt ab Fladungen mit dem „UnterfrankenShuttle“ nach Schweinfurt Hbf, weiter mit RE nach Bamberg und von dort mit RE nach Nürnberg.

30.06.2017

Ulrich Montfort zeigte Dias von NEF-Exkursionen in die Schweiz aus den Jahren 1981 und 1982.

22.07.2017

Gemeinsames Sommerfest der Partnervereine Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. und Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V. rund um den Salonwagen VT 10 551i am Bf. Nürnberg-Stein



Klaus Probst war mit seiner Kamera beim Sommerfest 2017 dabei.

28.07.2016

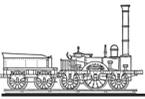
Bildervortrag von Michael Mrugalla über den Bahnverkehr in Deutschland.

12.08.2017

Ticket-Tour Nr. 194

Ausflug nach Lindau am Bodensee

Fahrt mit RB von Nürnberg Hbf nach Treuchtlingen, mit RE nach Donauwörth und von dort mit RE nach Augsburg. Ab Augsburg weiter mit RE nach Lindau. Wegen Zugausfalls in Donauwörth konnte die ursprünglich geplante Fahrt von Donauwörth über Ulm Hbf mit einem Zug der agilis nicht erfolgen. Ab Ulm Hbf war geplant, mit IRE über Friedrichshafen Stadt entlang des Bodensees nach Lindau Hbf zu fahren. Aufenthalt und Gelegenheit zum Mittagessen in Lindau. Von dort begann die Rückfahrt nach Nürnberg mit alex nach München Hbf und weiter mit alex nach Regensburg. Außergewöhnliche Zugführung über den Rangierbahnhof. Ab Regensburg mit RE zurück nach Nürnberg Hbf.



In Lindau kam es vor den Augen und der Linse von Michael Mrugalla zum Zusammentreffen dieser beiden Diesellok-Generationen.



02.09.2017

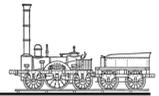
NEF-Exkursion Nr. 400

Weinfahrt ins kleinste Weinbaugebiet Bayerns

Die vermeintlich falsche Nummerierung der Exkursion ist nicht dem zu tiefen Blick ins Weinglas geschuldet. Die Weinfahrt hätte ursprünglich erst nach der Mehrtagesfahrt in die Schweiz stattfinden sollen. Aus organisatorischen Gründen beim Weinbaumuseum in Bach a. d. Donau musste die Exkursion jedoch vorverlegt werden. Mit S 3 von Nürnberg Hbf nach Neumarkt(Oberpf), von dort mit agilis nach Regensburg Hbf. Mit Bus zum Schiffsanleger neben der Steinernen Brücke und weiter mit dem Motorschiff „Regensburg“ nach Bach a. d. Donau. Führung durch das Museum des Baierweingebiets und durch den Museumsweinberg mit seinen verschiedenen Rebsorten. Verkostung des Museumsweins. Winzerbrotzeit und Weinprobe in der Weinstube Eibl. Rückfahrt ab Bach a. d. Donau zunächst mit Linienbus nach Regensburg Hbf und von dort mit agilis nach Neumarkt(Oberpf). Ab Neumarkt(Oberpf) mit S 3 zurück nach Nürnberg Hbf.



Bei der Führung durch den Weinberg fotografierte Michael Mrugalla.



22.09.2017 –
25.09.2017

NEF-Exkursion Nr. 399
Mehrtagesfahrt in die Schweiz

22.09.2017

Anreise Nürnberg – Singen – Luzern

Wegen Sperrung der Oberrheinstraße bei Rastatt von Nürnberg mit IC über Stuttgart – Singen (Hohentwiel) und weiter über Schaffhausen nach Zürich. Fahrt mit dem Dampfschaukelraddampfer „Stadt Zürich“ auf dem Zürichsee nach Rapperswil. Von dort mit einem Zug der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) nach Luzern. Übernachtung und Abendessen im Hotel Alpina in Luzern.

23.09.2017

Gotthard-Basistunnel, Gotthard-Bergstrecke und Rigi-Bahnen

Mit IR von Luzern über Rotkreuz – Immensee nach Arth-Goldau. Von dort mit IC entlang des tunnelreichen Ostufers des Vierwaldstätter Sees in den neuen, 57 km langen Gotthard-Basistunnel nach Bellinzona. Von Bellinzona mit dem „Gotthard-Panorama-Express“ über die Gotthard-Bergstrecke nach Flüelen und weiter nach Arth-Goldau. Bergfahrt auf die Rigi mit der Arth-Rigi-Bahn bis Rigi-Kulm. Mit der Vitznau-Rigi-Bahn nach Vitznau. Von dort mit Raddampfer „Stadt Luzern“ über den Vierwaldstätter See nach Luzern. Übernachtung und Abendessen in Luzern.



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

24.09.2017

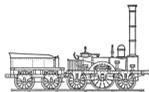
Zentralbahn und Pilatusbahn

Mit der Zentralbahn von Luzern nach Alpnachstad und mit der Pilatusbahn auf den Pilatus. Zurück mit der Pilatusbahn und weiter nach Sarnen und über den Brünigpass nach Meiringen. Rückfahrt nach Luzern und weiter nach Engelberg. Abendessen und Übernachtung in Luzern.

25.09.2017

Verkehrshaus Luzern und Heimfahrt Luzern – Singen – Nürnberg

Stadtbesichtigung in Luzern und Besuch des Verkehrshauses. Die Rückfahrt nach Nürnberg erfolgte mit IC über Zürich – Schaffhausen – Singen (Hohentwiel) und Stuttgart.



29.09.2017

Johannes Füngers zeigte das NEF-Video der Exkursion 216 vom 02. und 03.07.1994 „Mit Taigatrommel und Triebwagen 842 zwischen Erzgebirge und Böhmerwald“.

05.10.2017

Ticket-Tour Nr. 195

Bahnhof Rennsteig

Mit RE von Nürnberg nach Saalfeld (Saale), von dort mit der Erfurter Bahn über Arnstadt, weiter mit Zügen des Regelverkehrs zum Bahnhof Rennsteig. Mittagessen in der Bahnhofsgaststätte „Gleis1“. Rückfahrt mit der Erfurter Bahn über Plaua (Thür) und weiter mit RE bis Schweinfurt Hbf. Von dort mit RB nach Bamberg und mit RE zurück nach Nürnberg.



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

27.10.2017

Klaus Probst zeigte Bilder von Dampf-Museumsbahnen und von einem Dampf-treffen (Straßenfahrzeuge, Dampfwalzen usw.) in Südengland.

24.11.2017

Jürgen Prem zeigte Bilder von DB-Sonderfahrten in den Jahren 1984 und 1985.

02.12.2017

Waggonpflegetag am Vereinsgrundstück rund um unseren Salonwagen.

26.12.2016

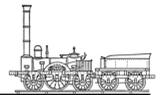
Weihnachtscafé im Salonwagen mit Glühwein, Kaffee und Plätzchen.

30.12.2017

Ticket-Tour Nr. 196

Zum Jahresausklang ins Außerfern

Mit RE von Nürnberg nach Ingolstadt und weiter mit der Bayerischen Regionalbahn (BRB) nach Augsburg. Von dort mit RE nach Kempten Hbf. Ab Kempten Hbf Schienenersatzverkehr (SEV) nach Pfronten-Ried. Mittagessen im „Brauhaustof Falkenstein“. Von Pfronten-Ried mit SEV nach Reutte in Tirol. Weiter mit RB nach München Hbf und von dort mit RE über die Aus- und Neubaustrecke zurück nach Nürnberg.



Statistik

Im Salonwagen in Nürnberg-Stein fanden an vierzig Freitagen jeweils Clubabende statt.

Die zehn Monatsveranstaltungen im Vereinslokal TSV Falkenheim wurden von insgesamt 156 Eisenbahnfreunden besucht (Vorjahr 150 Besucher).

Die Mitgliederversammlung am 11. März 2017 besuchten 39 Mitglieder und ein Gast.

Am Waggonpfelehtag am 15.04.2017 beteiligten sich sieben Mitglieder und am 2. Waggonpfelehtag am 02.12.2017 sechs Mitglieder.

Im Jahr 2016 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..

Der Salonwagen VT 10 551i ist seit dem 04. September 1967 und somit seit 50 Jahren Eigentum der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.

Anlässlich dieses 50-jährigen Jubiläums wurde die reichbebilderte Broschüre „50 Jahre VT 10 551i in Vereinsbesitz 1967 – 2017“ vom 2. Vorsitzenden Michael Mrugalla erstellt und an die Mitglieder versandt.

Vereinsmitglieder mit E-Mail Adresse wurden außerdem in unregelmäßigen Abständen mit aktuellen Mitteilungen und Publikationen befreundeter Eisenbahnvereine unterrichtet und auf Veranstaltungen hingewiesen.

An den fünf Exkursionen (Vorjahr vier Exkursionen) und den fünf Ticket-Touren (Vorjahr drei Ticket-Touren) beteiligten sich insgesamt 185 (Vorjahr 157) Vereinsmitglieder und Gäste. Dabei wurden 5.693 (Vorjahr 3.540) Eisenbahnkilometer zurückgelegt.

Am gemeinsamen Sommerfest von NEF und MEC nahmen ca. 50 Personen teil.

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 10. Mai 2018 war die 18 201 auf einer Mehrtagesfahrt von Halle nach Wien unterwegs. Das Etappenziel an diesem Tag war der Bahnpark Augsburg. Auf dem Weg dorthin rollte sie mit dem Sonderzug auch durch den Nürnberger Hauptbahnhof.

Foto: Klaus Probst

Einige ex-DB-Dieselloks verdienen sich ihren Dieselkraftstoff inzwischen bei „Privatbahnen“. So fahren die ehemalige 218 002, jetzt als 225 802 bezeichnet, und die ehemalige 225 002 (ex 215 002), im Bild die hintere Lok, inzwischen für die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP).



