

NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



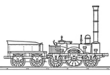
- Besuch der Rangierbahnhofsiedlung in Nürnberg
- Trassenwanderung von Georgensgmünd nach Spalt
- Aktuelles aus der Region und aus dem Verein



Am 17. Januar 2016 lag auch in Mittelfranken Schnee. Ralf Münchberger nutzte die Gunst der Stunde und fotografierte bei Hohenstadt den EZ 45362, den die 232 252 von Cheb nach Nürnberg Rbf brachte.

Fünf vor zwölf war es am 17. November 2020, als Bernhard Mrugalla am Haltepunkt Petersaurach Nord auf den Auslöser drückte. Das trifft nicht nur auf die Aufnahmezeit zu, sondern auch auf den Sachverhalt, weil die Baureihe 1440 und damit auch der fotografierte 1440 031 wenige Tage später von der S4 abgezogen wurde.





Alles Gute kommt von oben ...

Zum Fahrplanwechsel vom 12. zum 13. Dezember 2020 sollte es gerade in Bayern einige Neuerungen geben. Der München-Nürnberg-Express sollte von den Skoda-Zügen übernommen werden, zwischen München und Lindau wurde der elektrische Betrieb aufgenommen.

von Michael Mrugalla

Nun gut – soweit die Theorie. Die Skoda-Züge fahren in den vorgesehenen Leistungen bisher nur – sagen wir mal vorsichtig – „vereinzelt“. Harren wir der Erfolge, die da noch kommen ...

Gerade im Allgäu gab es gleich mehrere Neuerungen. Nach insgesamt 17 Jahren gingen die ALEX-Verkehre wieder auf DB Regio über. Statt lokbespannter Züge mit modernisierten, altbrauchbaren Schnellzugwagen in flottem Design kommen nun hauptsächlich „bewährte“ verkehrsrote Dieseltriebzüge zum Einsatz. Für Eisenbahn-Enthusiasten sicherlich ein Verlust.

Die herausragende Änderung ist aber die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen München und Lindau. In den letzten Jahren wurde die Strecke umfangreich modernisiert, der Bahnhof Lindau-Reutin wurde zum Fernbahnhof aufgewertet, die Strecke wurde von Geltendorf (bis dort hin gab es schon Fahrleitung) über Buchloe – Memmingen – Kisslegg – Hergatz nach Lindau elektrifiziert. Die mit Dieselloks bespannten EuroCitys, die in den letzten beiden Jahren wegen der Bauarbeiten über Kempten geführt wurden, sind durch elektrische Neigetechnik-Triebzüge der SBB (ETR 610 bzw. RABe 503 „Astoro“) abgelöst worden, die als EuroCityExpress (ECE) verkehren. Der von Alstom gebaute „Habicht“ – dafür steht das italienische Wort „Astoro“ – schafft die Strecke von Lindau nach München (und umgekehrt) planmäßig in weniger als zwei Stunden. Das bedeutet eine Fahrzeitverkürzung um 40 Minuten.

Deutlich länger gebraucht haben allerdings die Fahrgäste des Premierenzugs, darunter zahlreiche geladene Gäste und Pressevertreter, von Zürich nach München. Dieser ist anders in die Geschichte eingegangen, als man sich das vorgestellt hatte. Der diensthabende Fahrdienstleiter hatte für den schnellen Zug aus der Schweiz nämlich, wie die letzten zwei Jahre gewohnt, in Hergatz die Fahrstraße durch Gleis 1 in Richtung Kempten gestellt. Das Problem an der Sache: dort gibt es keinen Fahrdraht. Das Resultat war ein beschädigter Stromabnehmer, eine in Mitleidenschaft gezogene Fahrleitung, eine zur Hilfe angeforderte Diesellok und für die Fahrgäste eine Verspätung von rund drei Stunden. Wie heißt es so schön – alles Gute kommt von oben. In diesem Fall wäre es der Strom gewesen ... Nun ja – es bleibt ja jetzt genug Zeit, das besser zu machen.

In Ihren Händen haben Sie eine neue, coronabedingt etwas schlankere Ausgabe des NEF-Express. Damit klingt ein sehr spezielles Jahr aus. Wir wünschen Ihnen frohe Festtage und ein frohes neues Jahr, das hoffentlich allmählich wieder zurück in unsere liebgewonnene Normalität führt. Bleiben Sie gesund!





Zwischen zwei Zügen ..

3 Alles Gute kommt von oben ...

Vereinsmeier

28 2020: Ein Jahr reich an Vereinsjubiläen

NEF on tour

6 Wo fahren sie denn?

9 Besuch der Rangierbahnhofsiedlung in Nürnberg

18 Abgebaut und umgewidmet

Hintergründiges

24 Vorstellung des G1 der VAG Nürnberg

Fahrplan

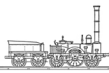
16 Veranstaltungskalender



Am Sonntag, dem 11. Oktober 2020, wurden im Rahmen des Sonderöffnungswochenendes „Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen im Herbst“ auf einem Teilstück der Ludwig-Süd-Nord-Bahn zwischen Nördlingen und Gunzenhausen Dampfzug-Pendelfahrten angeboten. Michael Mrugalla wartete bei Cronheim auf einen der Züge, die an diesem Tag von der imposanten 001 180 befördert wurden.



Dass am 17. Januar 2016 in Mittelfranken Schnee lag, wissen Sie schon von der Bildunterschrift auf der zweiten Umschlagseite. Dass Ralf Münchberger zum Fotografieren bei Hohenstadt unterwegs war, ist auch schon bekannt. Dass er dabei auch ein sehr schönes Foto vom 612 082 samt „Gefolge“ anfertigte, der als RE 3086 bzw. RE 5286 auf dem Weg nach Nürnberg war, das haben Sie gerade erst erfahren. Und mit etwas Fantasie erkennen Sie vielleicht sogar den Kopf des Weihnachtsmanns in der Front des 612, wenn Sie sich die Rückseite dieses NEF-Express zu Gemüte führen.



Vereinsjubiläen

40 Jahre:

272 Jahreis Gerd 06/1981

35 Jahre:

288 Martin Eugen 01/1986

20 Jahre:

398 Jäger Rosemarie 04/2001

Neuer Internetauftritt ist online

Nach 18 Jahren war es Ende Oktober 2020 soweit. Der komplett überarbeitete Internetauftritt der Nürnberger Eisenbahnfreunde wurde online gestellt. Die Seite wurde von einer reinen HTML-Seite auf ein benutzerfreundliches Content-Management-System umgestellt. Beiträge können jetzt einfacher eingestellt werden, auch durch registrierte Nutzer. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Surfen auf unserer Seite, die Sie auch weiterhin unter der bekannten Adresse www.nef-online.de erreichen.

**In tiefer Trauer nehmen wir Abschied uns von unserem
am 26. September 2020 verstorbenen
Eisenbahnfreund und Gründungsmitglied**

Gerhard Ittner

Wir werden ihn stets 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.



Wo fahren sie denn?

Diese Frage stellen wir uns regelmäßig seit knapp 50 Jahren, wenn wieder mal eine neue U-Bahn-Teilstrecke in Nürnberg eröffnet werden soll. Wir haben es schon immer genau wissen, sie vorher zu Fuß ablaufen und dazu eigene fachkundige Erläuterungen bekommen wollen. Beinahe hätte es diesmal erstmalig nicht geklappt, weil wir zunächst auf die allgemeine Vorstellung während des Tags der offenen Tür im vergangenen Jahr verwiesen wurden. Aber dann hatte die VAG doch noch ein Einsehen und lud uns für den 16. Juli 2020 trotz bereits eingeschalteter Stromschiene zu einer speziellen Führung ein.

von Otwin Krause

Inzwischen war die Coronazeit ausgebrochen und die Anzahl der unbedingt gesunden Teilnehmer auf 25 beschränkt. Aber etwa genau so groß war auch die Anzahl unserer daran interessierten Mitglieder. Also trafen wir uns an einem zunächst etwas feuchten Donnerstagnachmittag am westlichen Eingang

des U-Bahnhofs Gustav-Adolf-Straße. Aber noch bevor wir in den Untergrund abtauchen konnten, hatte das Nieseln aufgehört. Herr Scharf von der VAG begrüßte uns und führte uns durch die sonst strikt versperrte und gesicherte Bahnsteigtür in den nördlichen Tunnel. Hier konnten wir uns nun ungestört von



Zwischen den Stationen Gustav-Adolf-Straße und Großreuth bei Schweinau sind die beiden Tunnelröhren mit Gleiswechseln verbunden. Klaus Probst dokumentierte das mit seiner Kamera.

anderen Besuchern in Ruhe umsehen und unsere vielen Fragen stellen. Ich hatte den Eindruck, Herr Scharf war recht angetan von unserer Fachkunde und Wissenslust.

Hinter unserem Rücken kamen die automatisch fahrerlos fahrenden Planzüge der Linie 3 am Bahnsteig zum Stehen und fuhren auch wieder von dort gleich zurück. Am Abend und während der sonstigen Betriebsruhe in der Nacht allerdings konnten sie zur Systemüberprüfung und Personalschulung regelmäßig bereits die gesamte neue Strecke befahren. Wir fragten also nach Streckenmarkierungen, Überwachungsmaßnahmen, dem Masse-Feder-System der damit vom Tunnelbau abgekoppelten Gleise, den Antennen der beiden Funksysteme und nach dem genauen Verlauf der Linienleiter für die automatische Betriebsführung. Wir wanderten langsam

vorbei am wegen der mehr als 500 m großen Tunnellänge notwendigen Notausgang und am ersten der beiden Gleiswechsel bis zum neuen Bahnhof Großreuth bei Schweinau (im Gegensatz zum Großreuth hinter der Veste im Norden von Nürnberg).

Zur Gestaltung des Bahnhofs möchte ich die Eröffnungsschrift mit den Worten der Architekten zitieren: „Das Innere des U-Bahnhofs ... überrascht durch die Wandgestaltung. Himmelsmotive, auf Aluminiumtafeln gedruckt, zieren die seitlichen Tunnelwände. Neben einer hohen Aufenthaltsqualität wurde dadurch gleichzeitig ein Überraschungsmoment geschaffen. Blauer Himmel mit arglosen Quellwolken: das Ankommen im U-Bahnhof, ob beim Verlassen der fahrerlosen U3 oder von Großreuth bei Schweinau Richtung City startend, soll angenehm erlebt



An der von Otwin Krause fotografierten Wand ist die Strecke aktuell zu Ende. In etwa fünf Jahren soll es die Wand nicht mehr geben. Dann soll hier das Gleis zur künftigen Endstation Gebersdorf liegen.



werden. Das Himmelsmotiv ruft positive Assoziationen hervor, die großflächige beidseitige Anordnung verleiht dem Raum eine ungewöhnliche Dimension: ein Gefühl von Weite und Leichtigkeit entsteht.“

Hier am Bahnsteig bot uns nach dem knapp 800 m langen Marsch durch den Nordtunnel Herr Scharf an, gleich wieder an die Oberfläche zu gelangen. Das stieß aber auf energischen Protest, wir wollten den Tunnel bis zum letzten Meter genießen und wanderten also am zweiten Gleiswechsel und den provisorischen Bühnen an den Seitenwänden des jetzt als Abstellanlage genutzten weiteren Streckentunnels, die einen bequemen Ausstieg aus den wendenden Zügen während des Kopfmachens oder nach dem Abstellen erleichtern sollen, vorbei nochmals 300 m weiter bis zur Abschlusswand. Das wurde na-

türlich durch viele Fotos dokumentiert und ebenso der Rückblick über die zwei Prellböcke zum Bahnhof Großreuth. Natürlich freuen wir uns darauf, dass in fünf Jahren wir wieder an dieser Stelle stehen können, wenn diese Wand durchbrochen sein wird und wir weiterwandern können zum dann vor seiner Eröffnung stehenden Endbahnhof Gebersdorf und dem dort geplanten, zweiten Betriebshof.

Wir bedanken uns sehr herzlich bei der VAG dafür, dass sie diese traditionelle Besichtigung doch wieder möglich gemacht hat.



Zwischen den beiden Stationen entstanden zahlreiche Aufnahmen. Klaus Probst schaute zusammen mit den anderen Teilnehmern im wahrste Sinne des Wortes immer wieder in die Röhre.

Besuch der Rangierbahnhofsiedlung in Nürnberg

Eisenbahnfreunde interessieren sich üblicherweise für Lokomotiven und Wagen, für Bahnstrecken mit ihrer Infrastruktur, sie besuchen Betriebs- und Ausbesserungswerke oder sind Freunde der Modelleisenbahn.

von Raimund Scheder

Die Bahn funktioniert aber nicht nur mit Technik, sondern nur, weil Menschen, die Bahnmitarbeiter und Mitarbeiterinnen, engagiert bei der Eisenbahn arbeiten. Neben einer angemessen gerechten Bezahlung und sicheren Arbeitsbedingungen brauchen die Eisenbahner und Eisenbahnerinnen für sich und ihre Familienangehörigen aber auch guten und vor allem bezahlbaren Wohnraum.

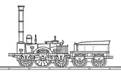
Im Idealfall sollte dieser Wohnraum nicht allzu weit von der Arbeitsstätte entfernt

sein, um ein weites Pendeln mit zusätzlichen Kosten von der Wohnung zur Arbeit zu vermeiden. Solche Bedingungen sind, wenn sie gegeben sind, auch ein Pluspunkt bei der Nachwuchsgewinnung, insbesondere in Ballungsräumen mit hohen Immobilienpreisen.

So stellt sich die Situation heute dar, sie ist aber nicht neu. Bereits vor weit mehr als einhundert Jahren kannte man diese Probleme und versuchte besonders bei der Wohnraumbeschaffung hier Abhilfe zu schaffen.



Bei bestem Wetter brachen die NEFler zur Besichtigung der Rangierbahnhofsiedlung auf. Michael Mrugalla hielt die Gruppe im Bild fest.



Ein gutes Beispiel für den Bau von Wohnraum für Bahnbedienstete ist die Rangierbahnhofsiedlung in Nürnberg.

Im Rahmen eines Rundgangs informierten sich 19 Eisenbahnfreunde und -freundinnen und zwei Kinder am 19. September 2020 über die Geschichte der Rangierbahnhofsiedlung.

Geschichte der Rangierbahnhofsiedlung

Die Rangierbahnhofsiedlung Nürnberg besteht aus der zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstandenen Bauernfeindsiedlung, die von den Einwohnern der Siedlung nach der Haupteinfahrtsstraße, der Bauernfeindsstraße, benannt wird, und der Parkwohnanlage Zollhaus, die in den sechziger und siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts gebaut wurde.

Am 3. August 1903 wurde der Nürnberger Rangierbahnhof im Lorenzer Reichswald mit rund 250 km Gleislänge eröffnet. Der weitab vor der Stadt liegende Rangierbahnhof war einer der größten Verschiebebahnhöfe Europas. Für die 1.500 Bediensteten standen auf dem Bahnhof aber nur zehn Wohngebäude mit fünfzig Wohnungen am Einfahrtsbahnhof zur Verfügung. Die meisten Beschäftigten hatten lange Wege zur Arbeit, da der Rangierbahnhof ca. 5 km vom Stadtzentrum entfernt lag.

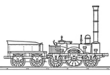
Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.) wollten deshalb für die Eisenbahner des Rangierbahnhofs arbeitsnahen Wohnraum schaffen.

Auf einer 14 ha großen, unmittelbar an den Rangierbahnhof angrenzenden Fläche wurde deshalb eine Gartenstadt mit romantischer



Das Gebäude am ehemaligen Haltepunkt Zollhaus steht unter Denkmalschutz. Der Zustand des interessanten Bauwerks ist allerdings alles andere als gut.

Foto: Klaus Probst



Architektur geplant. Entwurfsverfasser war der bei der Generaldirektion der K.Bay.Sts.B. beschäftigte Regierungsdirektor Dr. Julius Gröschel. Die Fläche stand im Eigentum der Eisenbahn.

In der ersten Bauphase ab 1904 wurden 57 Wohnungen in 25 Häusern errichtet. Den Ausgangspunkt der Siedlungstätigkeit bildet der „Burg“ genannte zwei- bis dreigeschossige Häuserkomplex auf einer kleinen Anhöhe.

Die Planung umfasste zwei Kirchen (beide Kirchen wurden von Eisenbahnarchitekten entworfen) und eine Schule im Zentrum, Wohnhäuser mit Gärten, eine romantische Architektur mit malerischen Straßenbildern, eine aufgelockerte Bauweise mit unterschiedlichen Haushöhen, gebogene Straßenverläufe mit T-förmigen Straßeneinmündungen.

Vorgesehen waren drei Haustypen, nämlich Häuser „englischen Typs“ für eine Familie, Häuser im „Herbergensystem“, zweigeschossig für zwei Familien, und „Bürgerhäuser“, die sechs Wohnungen umfassten. Nachdem das „Bürgerhaus“ der preisgünstigste Haustyp war, setzte er sich schließlich durch.

Die Bauernfeindsiedlung erweckt, insbesondere in der Paulistraße, noch heute den Eindruck einer barocken Kleinstadt. Der Zugang zur Siedlung erfolgt über einen torähnlichen Eingang im Norden in der Bauernfeindstraße und einen Torbau im Verlauf der Klenzestraße im Süden.

Am 4. August 1907 initiierte der Schlosser Matthäus Herrmann auf Betreiben der Eisenbahnverwaltung die Gründung der „Eisenbahner-Baugenossenschaft Nürnberg-Rangierbahnhof“, die sich im Jahr 1942 mit der „Baugenossenschaft des Eisenbahnpersonals Nürnberg und Umgebung (bde)“ vereinigte und deren Namen übernahm. Der Genossen-

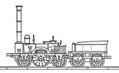
schaft schlossen sich nach der Gründung in kürzester Zeit weit über 500 Genossen an, die einen Genossenschaftsanteil von 100 Mark erwerben mussten.

Matthäus Herrmann (1879 – 1959) war als Vorstand die prägende Persönlichkeit der Baugenossenschaft und der Wohnkolonie. Herrmann war von Beruf Maschinenschlossermeister, Heizer und Lokführer. Er war SPD-Mitglied und gewerkschaftlich stark engagiert. Von 1919 bis 1928 war er SPD-Landtagsabgeordneter. 1928 wurde er in den Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn berufen. Er war auch Mitglied des Kirchenvorstands der evangelischen Kirchengemeinde St. Paul.

Die Nationalsozialisten verdrängten ihn 1933 aus seinen Ämtern und inhaftierten ihn bis Ende 1933 im KZ Dachau. Seine Freilassung erfolgte aufgrund einer Initiative des Reichsbahn-Generaldirektors Julius Dormmüller und des Reichsbahnverwaltungsrats. Eine erneute Inhaftierung erfolgte 1944/1945. Nach dem Krieg war Herrmann von 1946 bis 1949 Landtagsabgeordneter und von 1949 bis 1953 Bundestagsabgeordneter der SPD. Nach ihm wurde 1964 der Platz vor dem Genossenschaftssaalbau als Matthäus-Herrmann-Platz benannt. Eine Gedenktafel wurde an einem der Häuser des Platzes angebracht.

Nachdem die Trägerschaft für den Wohnungsbau von der staatlichen Eisenbahnverwaltung auf diese eigens zu diesem Zweck gegründete Baugenossenschaft übergegangen war, begann um 1907/1908 die eigentliche Bautätigkeit.

Den Baugrund stellte die K.Bay.Sts.B. der Baugenossenschaft durch die Erteilung von Erbbaurechten zur Verfügung. Die Erstellung der Planung und die Bauleitung erfolgte kos-



tenlos durch die Eisenbahndirektion Nürnberg.

Es erfolgte eine Vollfinanzierung der Baumaßnahmen mit einem staatlichen Mitbestimmungs- und Aufsichtsrecht und zwar mit 80 % Staatsdarlehen und 20 % Wohlfahrtsdarlehen der Arbeiterpensionskasse der Bayerischen Verkehrsanstalten in Rosenheim.

Bis 1913 entstanden 205 Wohnungen in 39 Häusern, damit konnten rund 20 Prozent der Beschäftigten mit Wohnraum versorgt werden. Die Schule, die nach dem Willen der Bewohner als Gemeinschaftsschule betrieben wurde, entstand 1913.

Die K.Bay.Sts.B. baute 1916 noch drei Häuser mit Post, Milch- und Käseladen.

Ab 1922 errichtete die Baugenossenschaft elf Häuser mit 66 Wohnungen, darunter ei-

nem Laden für den Konsumverein, den die Bahn zu Zeiten des Königreichs Bayern immer abgelehnt hatte, da der sozialdemokratisch geprägt war.

1925 folgte ein Badehaus. Vorher war die einzige Bademöglichkeit einmal in der Woche in der Wagenreinigungshalle des Rangierbahnhofs. 1927 wurde ein Kindergarten gebaut.

Der Genossenschaftssaalbau am heutigen Matthäus-Herrmann-Platz entstand 1928. Auch dieser Bau war zu Zeiten des Königreichs immer abgelehnt worden, um, wie es hieß, den Sozialdemokraten keine Agitationsstätte zu bieten.

In den zwanziger Jahren erfolgten weitere Wohnungsbauten, 1939 baute die „Siedlungsgesellschaft Mitteldeutschland GmbH



Im Schulhaus in der Rangierbahnhofsiedlung drückten auch NEF-Mitglieder die Schulbank. Klaus Probst, von dem diese Aufnahme stammt, kennt das Gebäude jedoch nur von außen.



Halle (Saale)“ am Gleißnerplatz Wohnungen im Mietskasernenstil. Nachdem dort Eisenbahner aus dem Rheinland angesiedelt worden waren, bezeichneten die bisherigen fränkisch/ oberpfälzisch geprägten Bewohner diese Ansiedlung als „Preußenhof“.

Die Bauernfeindsiedlung ist von Kriegszerstörungen nicht verschont geblieben. Erst bis Ende 1951 wurden die kriegszerstörten Häuser wieder aufgebaut.

Parkwohnanlage Zollhaus

Ab 1957 schuf die „Eisenbahn-Wohnungsbaugesellschaft Nürnberg GmbH“ mit der Parkwohnanlage Zollhaus zwischen der Bauernfeindsiedlung und der Münchener Straße weiteren Wohnraum. Auch die Baugenossenschaft des Eisenbahnpersonals errichtete im Bereich Planetenring insgesamt 21 Gebäude

mit 124 Wohnungen. Die Gebäude sind an ihren Giebeldächern erkennbar, die übrigen Gebäude der Parkwohnanlage Zollhaus haben Flachdächer. Die Wohnungen der Eisenbahn-Wohnungsbaugesellschaft Nürnberg GmbH wurden um die Jahrtausendwende vom Bund an die Deutsche Annington GmbH, jetzt Vonovia AG, verkauft.

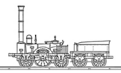
Die Mieter konnten ihre Wohnungen von der Vonovia AG als Eigentumswohnungen erwerben.

Baugenossenschaft des Eisenbahnpersonals Nürnberg und Umgebung eG (bde)

Seit ihrer Gründung im Jahr 1907 ist es der satzungsmäßige Auftrag der Baugenossenschaft, ihren Mitgliedern eine gute, sichere und sozial verantwortbare Wohnraumversorgung zu bieten. Heute verwaltet die



Vor der katholischen St. Willbaldkirche in der Zengerstraße stehend, fing Klaus Probst einen Blick in Richtung Paulistraße ein.



Baugenossenschaft insgesamt 1.445 Wohneinheiten, davon 804 in der Rangierbahnhofsiedlung. Die übrigen Wohnungen sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt. 1974 öffnete sich die Baugenossenschaft auch für Nichteisenbahner.

Verkehr

Die Münchener Straße (B 8) ist die östliche Grenze des Stadtteils, sie ersetzt seit den 1960ern die Allersberger Straße.

Haltepunkt Nürnberg-Zollhaus

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen eröffneten am 10. Juli 1904 den Haltepunkt Nürnberg-Zollhaus. Der Haltepunkt lag an der Ringbahn nördlich einer heute zugeschütteten Überführung der Klenzestraße. Der Zugang erfolgte auf der Brücke über ein kleines Häuschen. Diese Bahnverbindung war bis zur Erschließung der Siedlung mit der

Straßenbahn im Jahr 1929 die einzige öffentliche Verbindung mit der Nürnberger Innenstadt.

Ab 1933 wurde die Ringbahn um 1,6 Kilometer nach Süden verlegt, da die Trasse dem geplanten Reichsparteitagsgelände im Weg war. Der Haltepunkt wurde um etwa 170 m Luftlinie nach Südosten an den heutigen Standort verlegt. Das Empfangsgebäude des Haltepunkts Nürnberg-Zollhaus an der Klenzestraße wurde 1937 errichtet.

Die Fahrzeit mit der „Rutschn“ von Nürnberg-Rbf Ausfahrt über Nürnberg-Zollhaus, Nürnberg-Märzfeld, Nürnberg-Dutzendteich nach Nürnberg Hbf betrug zwanzig Minuten.

Der öffentliche Personenverkehr wurde am 27. September 1987 eingestellt und der Haltepunkt nach Aufgabe des Dienstpersonenverkehrs am 31. Mai 1992 stillgelegt.



Michael Mrugalla machte ein Bild davon, wie sich Jörg Freudenberger ein Bild von dem Blick durch die Zengerstraße auf die evangelische Kirche St. Paul machte.




Das Gebäude des Haltepunkts und die daran anschließende Brücke wurden 2011 unter Denkmalschutz gestellt. Das Gebäude ist ungenutzt. 2018 wurde die alte Brücke mit Zustimmung des Denkmalschutzes abgebrochen und als Replik für vier Millionen Euro neu errichtet.

Straßenbahn

Am 10. Juli 1929 eröffnete die Nürnberg-Fürther Straßenbahn die „Alte Stadionlinie“ zwischen der Haltestelle Bayernstraße und dem Stadionbad. Die Straßenbahnstrecke hatte etwa 300 Meter nordöstlich der Bauernfeindsiedlung eine Haltestelle. Mit den Bauarbeiten am Reichsparteitagsgelände wurde die Allersberger Straße nach Westen verschoben und die „Neue Stadionlinie“ westlich von ihr eingerichtet. Ab dem 4. September 1938 hatte die Strecke ihren Endpunkt südwestlich der Großen Straße und

führte auf ihrem Weg dorthin auch entlang der heutigen Sonnenstraße. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Abschnitt zwischen Sonnenstraße und Großer Straße nicht wieder aufgebaut. Ab 1952 befand sich die Endstation der Straßenbahn in der Sonnenstraße. Im Rahmen des Ausbaus der Allersberger Straße zur Münchener Straße und Plänen zur Weiterführung der Straßenbahn nach Langwasser wurde 1964 eine neue Wendeschleife südwestlich der Kreuzung Bauernfeindstraße/Münchener Straße angelegt. Im Zuge der Bauarbeiten für die erste Teilstrecke der U-Bahn wurde die Wendeschleife 1971 auf die nordwestliche Seite der Kreuzung verlegt.

Am 1. März 1972 wurde der U-Bahnhof Bauernfeindstraße eröffnet, die Straßenbahn zur Bauernfeindstraße wurde nach Erweiterung des U-Bahn-Netzes am 28. Januar 1978 eingestellt. 



Beim Stopp nordwestlich der Entseuchungsanlage hatte man das Etappenziel, die „Futterhütte“, fast erreicht. flankiert von Güterwagen, fotografierte Michael Mrugalla die Teilnehmer.

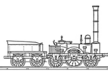


Unsere Treffpunkte:

- 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.
-

**Coronabedingt
können wir aktuell
keine Programmplanung
für die kommenden Wochen und Monate
bekannt geben.**

**Sobald wieder Vereinsveranstaltungen
möglich sind,
werden wir Sie über Rundschreiben
und über unsere Homepage informieren.**



Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V.

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

www.sfnbg.de



Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

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

www.mec-nuernberg.de



Fränkische Museumseisenbahn e. V.

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

www.fraenkische-museumseisenbahn.de

Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

Geschäftsstelle: Tel.: 09 11 / 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.



Abgebaut und umgewidmet

Am 10. Oktober 2020 trafen sich am Bahnhof Georgensgmünd 14 Eisenbahnfreunde und zwei Kinder zu einer Wanderung auf der Trasse der ehemaligen Nebenbahn Georgensgmünd – Spalt. Die rund sieben Kilometer lange Wanderstrecke wurde zum allergrößten Teil auf der Originaltrasse der früheren Bahnstrecke zurückgelegt, denn nach Abbau der Gleise ist hier ein asphaltierter Fuß- und Radweg angelegt worden, der nur im Bereich der Sandgruben leicht von der früheren Bahnstrecke abweicht.

von Raimund Scheder

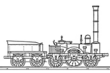
Dieser Fuß- und Radweg wird heute auch als Planetenweg bezeichnet, denn im Verlauf der Wegstrecke kann man sich über die Planeten des Weltalls informieren. Beginnend mit einem Sonnenglobus am Georgensgmünder Rathaus passiert man auf dem Weg durch das Rezattal acht Planeten. Endpunkt ist der Zwergplanet Pluto am Spalter Bahnhof.

Bahnstrecke Georgensgmünd - Spalt

Die 6,9 Kilometer lange Bahnstrecke Georgensgmünd – Spalt war eine Nebenbahn, die in Georgensgmünd von der Hauptstrecke Treuchtlingen – Nürnberg abzweigte und direkt in die Bier- und Hopfenstadt Spalt führte. Die Nebenbahn wurde am 16. Oktober 1872



Ein ehemaliger Schaltkasten am Ortsrand von Georgensgmünd, auf Höhe des früheren Anschlussgleises der Firma Feil, wurde als Erinnerung an die Strecke mit Bildern vom Bahnbetrieb dekoriert. Foto: Michael Mrugalla



von der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn eröffnet. Der Bau der Strecke erfolgte nach dem Bayerischen Vizinalbahngesetz. Nach diesem Gesetz musste die Stadt Spalt von den veranschlagten Gesamtkosten des Bahnbaus in Höhe von 410.000 Gulden die Summe von 80.000 Gulden (in heutiger Währung etwa 800.000 Euro) selbst aufbringen. Der Baukostenanteil der Stadt Spalt wurde über Kredite finanziert, als Sicherheit verpfändete die Stadt ihren Gemeindevald. Um Kosten zu sparen, wurden für den Brückenbau Steine der abgerissenen Spalter Stadtmauer verwendet.

Den Stadtvätern von Spalt war es aber wert, diese Ausgabe zu leisten, denn sie wollten die Hopfenstadt auf jeden Fall an das Eisenbahnnetz anschließen und dadurch die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt fördern.

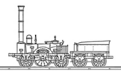
Bereits beim Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts hatte man gehofft, dass die Trassenführung über Gunzenhausen – Spalt – Georgensgmünd nach Nürnberg führen würde.

Auch beim Bau der Nebenbahn Georgensgmünd – Spalt hoffte man auf eine Verlängerung der Strecke nach Windsbach, um damit über Wicklesgreuth einen Anschluss an die Hauptbahn Nürnberg – Crailsheim zu erhalten. Diese Planungen wurden aber nach dem Ersten Weltkrieg nicht mehr weiterverfolgt.

Wirtschaftlichkeitsberechnungen ergaben in der Planungsphase für die Nebenbahn Georgensgmünd – Spalt ein positives wirtschaftliches Ergebnis. Leider erwirtschaftete die Bahn in all ihren Betriebsjahren jedoch meist ein negatives Betriebsergebnis, was



Unterwegs gab es immer wieder kurze Pausen. Dann wurden Bilder in den mitgeführten Büchern mit den jetzigen Gegebenheiten verglichen. Frank Türpitz nutzte den Stopp für ein Foto.



letztendlich zu ihrer Stilllegung und zum Abbau führte. Der Kostendeckungsgrad der Bahnlinie betrug nur rund 25 %. Den jährlichen Fehlbetrag bezifferte die Deutsche Bundesbahn im Jahr 1964 auf 275.400 DM.

Am 28. September 1969 wurde deshalb der Personenverkehr stillgelegt, obwohl die Strecke 1963 noch komplett saniert worden war. Der Güterverkehr wurde noch bis zum 28. Mai 1995 weitergeführt. Gelegentlich befuhren auch Sonderzüge die Strecke, vor allem zu der von der Deutschen Bahn betriebenen Bauschuttdeponie, in der unter anderem ausgebaute Schotter und Abraum von abgebauten Bahnsteigen abgelagert wurden.

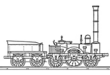
Im Lauf ihrer Geschichte hatte die 6,9 Kilometer lange Bahnstrecke Georgensgmünd – Spalt drei Haltepunkte, die allerdings nicht

gleichzeitig bestanden. Von Georgensgmünd aus gesehen existierte bei km 3,6 der Haltepunkt Hügelmühle von 1897 bis 1924, der Haltepunkt Großweingarten bei km 4,3 von 1924 bis 1969 und der Haltepunkt Wasserzell bei km 5,3 von 1892 bis 1922.

Der Verkehr wurde, wie auf den anderen Vizinalbahnen auch, zunächst mit alten Hauptbahnlokomotiven abgewickelt. Nach mehreren wenig erfolgreichen Experimenten mit speziellen Nebenbahnlokomotiven wurden im Jahr 1905 die ersten „Glaskästen“ der Baureihe PtL 2/2 in Betrieb genommen, die in den folgenden Jahrzehnten das Bild der Strecke prägen sollten. Die Ära dieser Lokomotiven endete 1963 mit der Ausmusterung der 98 307, die bis zuletzt zwischen Spalt und Georgensgmünd fuhr. Betriebsmittelpunkt der Strecke war der Bahnhof Spalt. Die Loko-



Eine Brücke der ehemaligen Bahnstrecke ist in recht gutem Zustand erhalten. Michael Mrugalla diente sie als Kulisse für ein Gruppenfoto.



motiven übernachteten in der zweistöckigen Lokomotivstation an der Ausfahrt Richtung Georgensgmünd.

Die Lokomotiven der Gattung PtL 2/2 der Bayerischen Staatsbahn waren leichte und kompakte Heißdampflokomotiven für den Betrieb auf Lokalbahnen. Insgesamt gab es drei Bauarten, von denen zwei als Baureihe 98³ noch zur Deutschen Reichsbahn und sogar zur Deutschen Bundesbahn gelangten.

Allen Bauarten gemeinsam war die Achsfolge B, die halb selbsttätige Schüttfeuerung, die einen wirtschaftlichen Einmann-Betrieb zuließ, und Umläufe mit Geländern, die vorne und hinten einen gefahrlosen Zugang zum Wagenzug ermöglichten. Die Lokomotiven hatten ein großes Führerhaus mit je drei Fenstern auf jeder Seite, das bis auf die

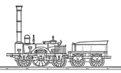
Rauchkammer den gesamten Kessel umschloss. Diese Eigenart brachte den Lokomotiven in Südbayern den Beinamen Glaskasten ein, in Franken wurden sie allgemein auch als „Glas-Chaisen“ bezeichnet. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 50 km/h.

Die Spalter Stammlokomotive 98 307, der „Spalter Bockl“, die bis 1963 den Verkehr auf der Strecke versah, ist erhalten geblieben. Die Lokomotive wurde im Jahr 1909 von der Lokomotivfabrik Krauss & Comp. AG München zu einem Preis von 28.800 Reichsmark gebaut. Eigentümer der Lokomotive ist das Deutsche Bahn Museum, das es als Leihgabe an das Deutsche Dampflok-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg abgegeben hat.

An die frühere Bahnstrecke zwischen Georgensgmünd und Spalt erinnern nur wenige Relikte.



Nach der Wanderung stand erst einmal das „Ergänzen der Vorräte“ auf dem Programm. Die Wandergruppe stärkte sich im Gasthof Krone, der in der Vereinsgeschichte schon einmal eine wichtige Rolle spielte. Foto: Frank Türpitz



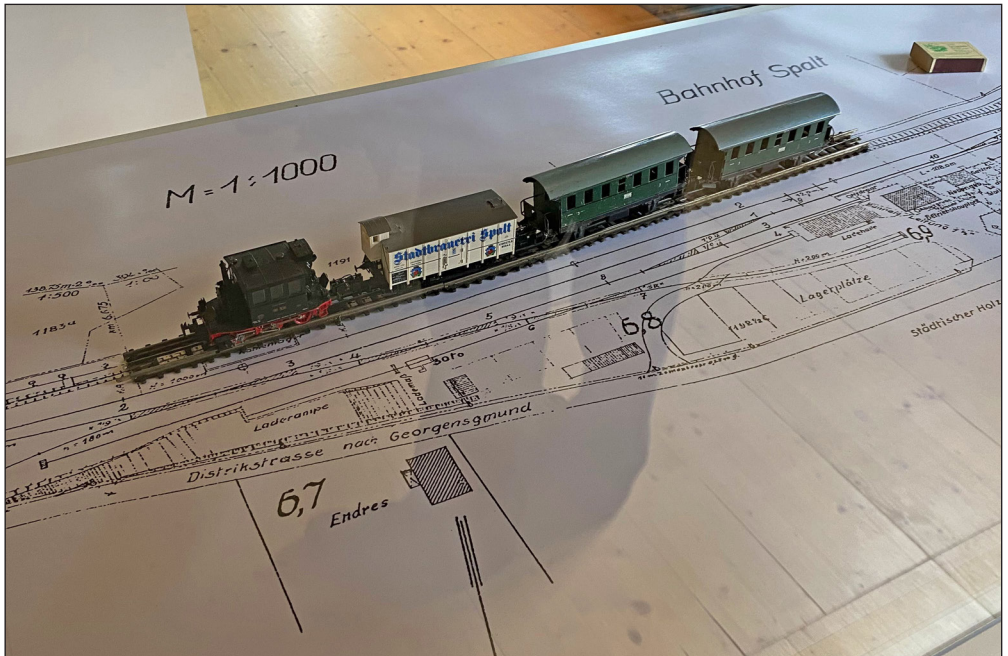
Erhalten geblieben sind der Spalter Bahnhof und die ehemalige Güterhalle. Das Bahnhofsgebäude wurde von der Stadt Spalt erworben und renoviert. Es wird als kleines Kulturzentrum genutzt. Der frühere Schalterbereich im Erdgeschoss ist erhalten geblieben. Vor dem Bahnhofsgebäude liegen noch zwei Gleise, das ehemalige Ankunfts- und Abfahrgleis am Hausbahnsteig und das Umfahrgleis. Weichenverbindungen sind nicht mehr vorhanden.

Auf dem Hausbahnsteiggleis steht ein Flachwagen, der bei Kulturveranstaltungen als Bühne genutzt wird. Die einseitig am Wagen angebrachten Rungen dienen wohl zur Befestigung von Kulissen. Auf dem Umfahrgleis steht ein gedeckter Güterwagen. Darin befindet sich eine Modellbahnanlage mit den früheren Gleisanlagen des Bahnhofs Spalt.

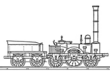
Im Übrigen sind noch einige Schaltschranke an der Strecke vorhanden, die an den früheren Bahnbetrieb erinnern. Im Schaltschrank bei einem früheren Anschlussgleis sind Bilder der Strecke und des Zugverkehrs zu sehen. Der Schaltschrank ist abgesperrt und kann nur mit einem Vierkantschlüssel geöffnet werden. Dies stellte unsere Eisenbahnfreunde vor keine Probleme.

Stadt Spalt und Museum „Hopfen Bier Gut“

Nach gut zwei Stunden Wanderzeit, unterbrochen von zahlreichen Erläuterungen, erreichten wir die über 1.200 Jahre alte Stadt Spalt. Spalt ist die Geburtsstadt des Humanisten, Theologen und Historikers Georg Spalatin, der hier 1482 geboren wurde. Spalatin war ein enger Freund Martin Luthers. Die Stadt ist auch Sitz der einzigen kommunalen Brauerei Deutschlands, der Stadtbrauerei Spalt.



In Anlehnung an den „Spalter Bockl“ war in einer der Vitrinen ein nachempfundener Modellbahnzug ausgestellt. Frank Türpitz drückte für uns auf den Auslöser.



Seit Einstellung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke wird Spalt von Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr bedient.

Unser Mittagsziel war der Gasthof Krone. Hier fand schon am 13. August 1960 eine Mitgliederversammlung der Nürnberger Eisenbahnfreunde statt, auf der die Vereinssatzung beschlossen wurde.

Nach dem Mittagessen besuchten wir nach kurzem Gang durch die historische Altstadt das Museum im Kornhaus Spalt „Hopfen Bier Gut“. Das Museum zeigt die Geschichte des Hopfenanbaus und des Brauwesens der Bier- und Hopfenstadt Spalt.

Gleichzeitig fand im Museum eine Sonderausstellung rund um Bau, Betrieb und Stilllegung der Bahnstrecke Georgensgmünd – Spalt statt. Zahlreiche Sammlungsstücke und

Bildmaterial waren zu sehen, darunter auch Bilder der NEF-Mitglieder Franz Jäger, Ulrich Montfort und Wolfgang Walper.

Krönender Abschluss des Museumsbesuchs war die Verkostung von 0,2 Liter des erstklassigen Bieres der Stadtbrauerei Spalt. Als Erinnerung durfte jeder Besucher sein Bierglas mitnehmen.

Diejenigen Wanderer, die bereits nach Georgensgmünd mit dem Zug angereist waren, fuhren nun mit einem Linienbus nach Georgensgmünd zurück und von dort aus mit einer Regionalbahn zum Nürnberger Hauptbahnhof.

Mit dem Zug wurden somit von den Nürnberger Eisenbahnfreunden die ersten 68 Eisenbahnkilometer in diesem vom Virus Covid-19 geprägten Jahr 2020 zurückgelegt. 🚩



Auch die interessant aufbereitete Dauerausstellung im „Hopfen Bier Gut“ interessierte die Wanderer, wie diese Aufnahme von Michael Mrugalla beweist.

Vorstellung des G1 der VAG Nürnberg

Über den Presseverteiler der Fa. Siemens erhielt ich von der VAG die Einladung zur Vorstellung des neuen U-Bahn-Gliederzugs G1 auf dem U-Bahnhof Scharfreiterrung.

von Bernd Zöllner

Bereits am 26. Oktober 2019 wurde an gleicher Stelle der neue U-Bahn-Triebwagen der Öffentlichkeit vorgestellt, nun gab es am 19. August 2020 eine offizielle Pressevorstellung anlässlich der Aufnahme des regulären Betriebseinsatzes.

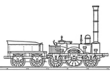
Für die Präsentation wurden gleich zwei Züge bereitgestellt, dafür wurde der gesamte Bahnsteig mit den Gleisen 2 und 4 für die Öffentlichkeit gesperrt und der Betrieb in beiden Fahrtrichtungen über den Bahnsteig mit

den Gleisen 1 und 3 abgewickelt. Auf Gleis 2 wurde der festlich geschmückte G1 417-420 und auf Gleis 4 der G1 409-412 bereitgestellt, beide Züge konnten ausgiebig besichtigt werden.

Die VAG war bei dieser Pressevorstellung durch den Vorstandsvorsitzenden Josef Hasler, den Vorstand Technik und Marketing Tim Dahmann-Resing und für den Geschäftsbereich Werkstätten Schienenfahrzeuge durch die Herren Thomas Luber (Geschäftsbe-



Zwei Generationen der U-Bahn-Züge der VAG einträchtig nebeneinander konnten am 19. August 2020 am Bahnhof Scharfreiterrung verglichen werden.



reichsleiter) und Bernd Meier-Alt (Projektleiter G1) vertreten. Für den Hersteller des G1 war die Fa. Siemens durch den CEO North East Europe Gerhard Greiter vertreten. Als Vertreter der Stadt Nürnberg war der Oberbürgermeister Marcus König anwesend.

In ihren Grußworten betonten die Vertreter der VAG und von Siemens die gute Zusammenarbeit bei der Konzeption und Entwicklung des für die Nürnberger Verhältnisse maßgeschneiderten U-Bahn-Zugs.

Auch Gerhard Greiter lobte die gute Zusammenarbeit mit der VAG bei der Entwicklung des speziell für Nürnberg entwickelten G1, der im Siemens-Werk in Wien gebaut wurde. Ganz besonders wies er darauf hin, dass wichtige Fahrzeugkomponenten, wie Antriebsstromrichter, Motoren, Hilfsbetriebe-

umrichter und Leittechnik aus Nürnberg kommen. Für die Entwicklung des Zugs, das Projektmanagement und die Servicebetreuung zeichnet Siemens Erlangen verantwortlich. Und besonders stolz war er auch auf die Tatsache, dass der G1 zu beeindruckenden 95 Prozent recyclingfähig ist.

Er hob insbesondere das besondere Design für Nürnberg hervor, verwies auf den Fahrgastkomfort (Teilklimatisierung, Barrierefreiheit, optimierter Fahrgastfluss), pries aber auch die Vorzüge des öffentlichen Personennahverkehrs mit der Möglichkeit des stressfreien Fahrens vor allem im Berufsverkehr, bei dem insbesondere mittels WLAN auch Social-Media-Anwendungen für die digitale Kommunikation und den Austausch von Informationen genutzt werden können.



Der extra geschmückte Triebzug 417 - 420 stand den Pressevertretern für diverse Fotos, aber auch zur Besichtigung zur Verfügung.



Oberbürgermeister König hob vor allem die Bedeutung der U-Bahn für den Nürnberger Nahverkehr und die Daseinsvorsorge hervor. Sie leistet aber auch einen wichtigen Beitrag zur Klimaneutralität, ein Ziel, das Nürnberg bezogen auf 1990 zu 95 % bis 2050 erreichen will. Besonders gefiel dem CSU-Mann im Übrigen, dass bei der Farbgebung des G1 neben Rot nun auch die Farbe Schwarz zur Geltung kommt.

Direkt von mir angesprochen, sich für eine Weiterführung der U-Bahn durch Stein einzusetzen, bekannte er ganz offen, dass er eine Weiterführung bis zum neuen Gartenmarkt Dauchenbeck mit einem Park&Ride-Angebot befürwortet. Damit ist er sich auch mit dem Landrat Dießl (CSU) einig. Da bei einer Fortführung der U-Bahn durch Stein Probleme bei der Finanzierung und hohe Belastungen

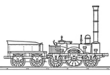
durch die Betriebs- und Unterhaltskosten auf den Landkreis zukommen, wird angestrebt, gemeinsam mit Verkehrsminister Scheuer eine Lösung zu finden.

Bei dieser Gelegenheit überreichte der Vertreter der Fa. Siemens dem VAG-Vorstand und dem Oberbürgermeister je ein H0-Modell dieses Triebwagens, das von der Fa. Rietze in Altdorf hergestellt wird. Die motorisierte Variante wird übrigens Anfang Januar 2021 ausgeliefert und voraussichtlich in der MIBA 3/2021 von mir vorgestellt.

Insgesamt wurden 34 Fahrzeuge von dem G1 bestellt, die bis 2023 geliefert werden sollen. Die Investitionen belaufen sich auf insgesamt 263,2 Mio €, davon sind 64,1 Mio Zuschüsse. Der Freistaat beteiligt sich mit gut 26 Prozent an den Gesamtkosten, höher als ursprünglich in Aussicht gestellt.



Auf „freier Strecke“ konnte Bernd Zöllner – dem wir alle Bilder in diesem Beitrag verdanken – die G1-Einheit 409 - 412 am 9. September 2020 im Planbetrieb fotografieren.



Der G1 bietet insgesamt 128 Sitz- und 476 Stehplätze. Er weist einige Besonderheiten auf, die ihn von allen Vorgängern unterscheiden. An erster Stelle sind die breiteren Tür-Tritte zur Spaltüberbrückung zu nennen, die bereits während des Öffnens der Türen ausfahren und damit den Fahrgastwechsel deutlich beschleunigen. Die durchgehende Begehrbarkeit des vierteiligen Zuges verbessert ebenfalls den Fahrgastfluss, sie gibt es nach Berlin und München nun auch in Nürnberg. Ein Ampelkonzept aus LED-Lichtbändern an den Türen signalisiert innen und außen mit Grün und Rot, wann die Türen geöffnet werden können.

Da er ausschließlich für den Einsatz auf der U1 beschafft wurde, wurde die Steuerung noch für einen manuellen Betrieb ausgelegt, ist aber für die Umrüstung auf einen automatischen Betrieb vorbereitet. Der Einbauraum für zusätzliche Komponenten wurde ebenso berücksichtigt wie die Möglichkeit, die Führerstände zurückzubauen. Die Umrüstung der U1 auf fahrerlosen Betrieb wurde von der VAG bereits untersucht und zunächst aus Kostengründen zurückgestellt. Während der Pressevorführung war aber von den Verantwortlichen zu erfahren, dass diese Frage laufend überprüft wird. Denn wenn alle Fahrzeuge durch den G1 ersetzt sind und die finanziellen Rahmenbedingungen es zulassen, steigt die Wahrscheinlichkeit, den fahrerlosen Betrieb auch auf der U1 realisieren zu können.

Bei dieser Gelegenheit wurde auch deutlich, dass 2025 nach der Eröffnung der U3-Verlängerung nach Gebersdorf so viele zusätzliche Fahrzeuge benötigt werden, dass teilweise wieder im Mischbetrieb gefahren werden muss. Denn mit dem Einsatz des G1 ist vorgesehen, alle Fahrzeuge der Typen DT1 und DT2 auszumustern. Speziell bei den DT2,

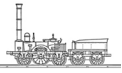
die ja bereits mit Drehstrom-Antriebstechnik ausgerüstet sind, wurde noch ein Redesign untersucht. Schließlich wurde dieser Ansatz verworfen, weil mit fortschreitendem Alter der Fahrzeuge die Problematik der Obsoleszenz zunimmt, also der Verfügbarkeit von Ersatzteilen, insbesondere bei der sich ständig weiterentwickelnden Leistungselektronik.

Den offiziellen Ansprachen folgte zum Abschluss der Präsentation eine Vorführfahrt vom Scharfreiterrig bis zur Abstellanlage hinter dem Bahnhof Langwasser Süd und zurück.

Insgesamt wurden seit Mai 2019 bereits zehn Züge angeliefert, die seitdem im Testbetrieb ohne Fahrgäste schon auf der Strecke beobachtet werden konnten. Drei Züge sind bereits für den Fahrgastverkehr zugelassen und gingen nach der Presseveranstaltung sofort in den Betrieb.

Da vom 27. Juli bis 6. September 2020 zwischen Hasenbuck und Frankenstraße die Betonlängsbalken erneuert wurden, war der Betrieb auf der U1 geteilt. Daher verkehrten die Züge anfangs nur in Langwasser, kurz danach auch zwischen Aufsessplatz und Eberhardshof. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden sie schließlich auf der gesamten U1 zum Einsatz kommen.





2020: Ein Jahr reich an Vereinsjubiläen

Vereinsgründung 1960, Ehrung der Gründungsmitglieder, 40 Jahre Salonwagen in Nürnberg-Stein - die Nürnberger Eisenbahnfreunde konnten im Jahr 2020 drei Jubiläen feiern. Das heißt, wir hätten gekonnt, wenn die Corona-Pandemie mit all ihren Einschränkungen, was Feiern, Veranstaltungen und Versammlungen betraf, nicht dazwischen gekommen wäre.

von Raimund Scheder

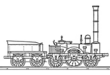
Wir wollten im Juni 2020 im Rahmen einer Sonderfahrt auf der Dampfbahn Fränkische Schweiz das sechzigjährige Vereinsjubiläum der Nürnberger Eisenbahnfreunde begehen. Dabei sollten die Mitglieder geehrt werden, die im Gründungsjahr 1960 dem Verein beigetreten sind. Über die Vereinsgründung im Jahr 1960 haben wir bereits im NEF-Express 1/2020 berichtet.

Da wegen der Corona-Beschränkungen nicht absehbar war, ob touristische Bahnreisen und eine offene Gastronomie Anfang Juni 2020 wieder möglich sein würden, haben wir das sechzigjährige Vereinsjubiläum nicht gebührend feiern können.

Immerhin konnten wir bei der Bahnstreckenwanderung von Georgensgmünd nach Spalt am 10. Oktober 2020 im Gasthof



Klaus Probst fotografierte unser Gründungsmitglied Peter Prem zusammen mit unserem 1. Vorsitzenden Raimund Scheder. Vom ebenfalls geehrten Otwin Krause liegt leider kein verwertbares Foto vor.



„Krone“ in Spalt einkehren. Hier wurde am 13. August 1960 die Satzung der Nürnberger Eisenbahnfreunde beschlossen.

Ehrung der Mitglieder mit sechzigjähriger Vereinszugehörigkeit

Die Ehrung der Mitglieder mit sechzigjähriger Vereinszugehörigkeit fand deshalb im Rahmen eines Vereinsabends in der Vereinsgaststätte TSV Falkenheim am 25. September 2020 statt.

Im Jahr 1960 traten die Mitglieder Albert Baumann, Gerhard Ittner (verstorben am 26.09.2020), Otwin Krause, Fa. Paul M. Preiser und Peter Prem dem Verein bei.

Nach einem Abendessen, zu dem die anwesenden Mitglieder mit sechzigjähriger Vereinszugehörigkeit Peter Prem und Otwin Krause sowie deren Begleitung vom Verein eingeladen wurden, wurde auf das Vereinsgründungsjahr 1960 zurückgeblickt.

Aus der mittlerweile digitalisierten Vereinsvideothek wurde der Film „Erinnerungen an die Vereinsgründung“ aus dem Jahr 1994 gezeigt. Hier blickten die Gründungsmitglieder Ernst Krieg, Günter Albrecht, Peter Prem und Gerhard Ittner auf das Vereinsgründungsjahr 1960 zurück. Im Rahmen eines Interviews wurde hier berichtet, wie es zur Vereinsgründung kam und welche Beweggründe es dazu gab. Außerdem wurde in zwei Filmen von den ersten Vereinsaktivitäten, dem Sonderzug nach Falkenstein und der Exkursion mit dem Glaskasten 98 307 nach Spalt, berichtet.

Anschließend gratulierte der 1. Vorsitzende des Vereins den Jubilaren Peter Prem und Otwin Krause und überreichte beiden die Ehrenurkunden.

40 Jahre Salonwagen VT 10 551i in Nürnberg-Stein

Nach dem Kauf des Salonwagens VT 10 551i durch die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. im Jahr 1967 stand dieser bis 1980 in der Nähe des Stellwerks 15 am Nürnberger Hauptbahnhof.

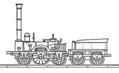
1980 musste der Verein diesen Standort räumen, weil die damalige Deutsche Bundespost das Gelände bebauen wollte. Nach langer Suche und monatelangen Verhandlungen fand man schließlich einen neuen Standplatz auf Bundesbahngelände in einer ehemaligen Grünanlage am Vorplatz des Bahnhofs Nürnberg-Stein.

Dieses Gelände für die Aufstellung des Salonwagens VT 10 551i wurde den Nürnberger Eisenbahnfreunden e. V. von der Deutschen Bundesbahn mit Mietvertrag vom 13. August 1980 überlassen.

Am 21. Mai 1980 erfolgte die Umsetzung des Salonwagens vom bisherigen Standort am Nürnberger Hauptbahnhof zum Bahnhof Nürnberg-Stein. Der Wagen wurde zunächst mittels eines 25 t-Krans hochgehoben und auf ein Bahngleis gesetzt.

Die Diesellok 211 144 schob dann um 22.20 Uhr mit einer Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h den Salonwagen, zusammen mit einem Kranwagen und weiteren Wagen, vom Hauptbahnhof über Nürnberg-Schweinau nach Nürnberg-Stein, das um 23.23 Uhr erreicht wurde.

Gegen 23.45 Uhr wurden der Salonwagen und der Kranwagen auf das Anschlussgleis des Bayernwerks, südlich des neuen Waggonstandplatzes, rangiert. Dort hob der Kranwagen den VT 10 551i schließlich auf das einige Tage vorher verlegte Gleisjoch.



Die Kosten der gesamten Umsetzaktion des Salonwagens vom Nürnberger Hauptbahnhof nach Nürnberg-Stein übernahm damals übrigens die Deutsche Bundespost, da sie ein Interesse an der Freimachung des bisherigen Standplatzes hatte. Ob dies heutzutage bei einem börsennotierten Unternehmen noch möglich wäre, bleibt dahingestellt.


Seit 1980 und damit seit vierzig Jahren steht nun der Salonwagen auf seinem Standplatz am Bahnhof Nürnberg-Stein.

Gerne hätten wir dieses Jubiläum anlässlich des geplanten Sommerfests im Juli 2020 gefeiert.

Aber auch hier machte uns die Corona-Pandemie einen Strich durch die Rechnung. Die

Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. und der Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V. mussten das Sommerfest 2020 leider ausfallen lassen. Üblicherweise kommen zum Sommerfest rund 50 Personen. Auf dem engen Vereinsgrundstück hätten die durch Corona bedingten Hygienevorschriften und Abstandsregelungen nicht eingehalten werden können.

Wir hoffen nun auf das Jahr 2021, um die abgesagten Jubiläen nachholen zu können.

Was das Nachholen von Events angeht, befinden wir uns da in guter Gesellschaft, denken Sie nur an die Olympischen Spiele und an die Fußball-Europameisterschaft. 



Vielen Dank!

Auch im Jahr 2020 haben wieder viele Mitglieder und Freunde des Vereins zur Gestaltung unseres Vereinshefts beigetragen. Mit Textbeiträgen und Bildern unterstützten uns folgende Personen:

Jörg Freudberger, Dr. Günter Görz, Otwin Krause, Bernhard Mrugalla, Claudia Mrugalla, Ralf Münchberger, Klaus Probst, Raimund Scheder, Nikolaus Schönherr, Frank Türpitz, Walter Zick und Bernd Zöllner.

Vielen Dank für die Unterstützung!



Nur wenig gefordert war die inzwischen schon wieder 22 Jahre alte 152 030 am 22. Juni 2020. Klaus Probst lag im statistischen Bezirk 50 der Stadt Nürnberg auf der Lauer und fotografierte den von ihr gezogenen Zug, der aus einer Modellbahn-Startpackung stammen könnte, auf seinen letzten Metern zum Nürnberger Rangierbahnhof.

Keine Kosten und Mühen scheute Klaus Probst am 12. Februar 2020. Mit seiner Fotoausrüstung bepackt, reiste er zum Heimeranplatz in München. Dort fotografierte er eine dreiteilige, von VT 102 angeführte Integral-Einheit, die auf dem Weg ins Oberland war. Inzwischen sind diese Triebzüge nicht mehr in Oberbayern im Einsatz.



