

# NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



- Das „Schöne Wochenende Ticket“ – es war einmal
- Alstom-Batteriezug im Testbetrieb
- Aktuelles aus dem Vereinsleben



Zum 1. Januar 2022 übernahm die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG) den Gipsverkehr zwischen Iphofen, dem Hub Merseburg und weiter zu den Kraftwerken Chemnitz-Küchwald, Böhlen, Buna und Peitz von DB Cargo. In Gmünden fotografierte Walter Zick am 12. Februar die 159 235 mit einem Leerzug. Dieser Zug verkehrt fast täglich. Der ET 10.104 hat eine interessante Geschichte. 1935 bei der Gottfried Lindner AG in Ammerndorf als VT 137 144 gebaut, wurde er am 30.03.1962 als VT 63 907 in Nürnberg ausgemustert. Für die Montafonerbahn wurde er zum E-Triebwagen umgebaut. Bernhard Nather fotografierte ihn als Museumsfahrzeug am 4. Mai 2022 in Schrunz.







## Ganz schön was los da draußen ...

*Wir erleben einen Sommer, der es in sich hat. Und damit meine ich nicht nur die tropischen Temperaturen. Die politische Welt ist in einer ordentlichen Schiefelage und auch bei Die Bahn werden viele Probleme offensichtlich.*

---

von Michael Mrugalla


Die Meldungen zum Thema Eisenbahn überschlagen sich im Moment. Topthema ist natürlich das „9-Euro-Ticket“. Die Meinungen und Erfahrungen dazu sind leider nicht nur positiv, Züge sind teilweise hoffnungslos überfüllt, die Betreiber sind offenbar nicht in der Lage, auf den Ansturm zu reagieren. Andernorts fallen Züge komplett aus, oft wegen krankheitsbedingtem Personalmangel. Spannend wird auch sein, ob es ein Nachfolge-Angebot zu diesem Angebot geben wird, denn es hat ohne Frage ja auch seine positiven Aspekte.

Leider waren in den Nachrichten in den letzten Wochen auch immer wieder unschöne Meldungen von Eisenbahnunglücken. Erinnert sei an den Zusammenstoß zweier S-Bahnen in Ebenhausen-Schäftlarn am 14. Februar 2022. Ein Mensch starb, zehn weitere wurden schwer und 47 leicht verletzt. Die Unfallursache ist offenbar menschliches Versagen.

Am 19. Mai 2022 gab es bei Dieburg einen Auffahrunfall zweier Güterzüge, bei dem der Lokomotivführer in der auffahrenden Lokomotive starb. Auch hier steht als Unfallursache menschliches Versagen im Raum.

Am 3. Juni 2022 entgleiste ein RegionalExpress auf der Werdenfelsbahn bei Garmisch auf dem Weg nach München. Zwei der Doppelstockwagen stürzten um und rutschten ein Stück weit die Böschung des Bahndamms hinunter. Ein dritter Wagen rutschte ebenfalls ein Stück über die Böschung. Der führende Steuerwagen und der letzte Wagen vor der schiebenden Lok blieben aufrecht stehen. Bei dem Unfall starben fünf Menschen, 16 Menschen wurden schwer und 52 leicht verletzt. Die Unfallursache ist offiziell noch nicht abschließend geklärt, aber durch verschiedene Details, die nach und nach an die Öffentlichkeit dringen, wird immer offener, welche Mängel es im Bereich der Infrastruktur gibt. Ein trauriges Kapitel, das uns auch in der näheren Zukunft sicher noch beschäftigen wird.

Zunächst können Sie sich aber mit der neuen Ausgabe des NEF-Express beschäftigen, die Sie in Ihren Händen halten. Darin finden Sie unter anderem Berichte über die 9-Euro-Ticket-Tour zur Jagsttalbahn und einen Rückblick auf das vergangene Vereinsjahr, das ja aufgrund der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen nur ein recht eingeschränktes Vereinsleben zuließ. Die Vorstellung des Akku-Triebzugs, der in den letzten Monaten auch in unserer Region erprobt wurde, und ein Rückblick auf eine Exkursion, die wir vor 15 Jahren gemacht haben, runden das Heft ab.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre und hoffen, dass die Rahmenbedingungen auch in den kommenden Wochen ein Vereinsleben, wie wir uns das wünschen, zulassen. 



## Zwischen zwei Zügen ..

3 Ganz schön was los da draußen ...

## Abschied

6 Dieter Scholz hat uns für immer verlassen

## Historisches

8 Vor 15 Jahren: NEF-Exkursion nach Bad Orb

## Vereinsmeier

26 VT 10 551 „Komet“ – Modell

27 Jahresrückblick 2021

## NEF on tour

10 Neun-Euro-Ticket-Tour zur Jagsttalbahn

## Hintergründiges

13 Das „Schöne Wochenende Ticket“ – es war einmal

## Aktuelles

19 Gleisbau bei der Chiemseebahn

20 Alstom-Batteriezug im Testbetrieb

## Fahrplan

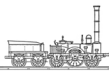
16 Veranstaltungskalender



*Nicht nur Bernhard Mrugalla war am 26. Mai 2022 im Härtsfeld unterwegs, die Lok 12 der Härtsfeldbahn war wie üblich für die Traktion der Dampfzüge zwischen Neresheim und Katzenstein eingeteilt. Zwischen Sägmühle und Iggenhausen drückte Michael Mrugalla auf den Auslöser und hielt den leicht verspäteten Zug P3 im Bild fest.*

*Am 15. Mai dieses Jahres stand Frank Türpitz nur knapp 400 m von der Ostseeküste entfernt, als er die 1932 gebaute 99 2322 bei der Ausfahrt aus Heiligendamm aufnahm. Die Maschine hat noch zwei nahezu gleich alte Schwestern und eine deutlich jüngere Schwester, die erst 2009 in Meiningen das Licht der Welt erblickte. Alle vier Loks kommen, unterstützt von der etwas kleineren 99 2331, planmäßig auf dem „Molli“, der Bäderbahn zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn, zum Einsatz. Besondere Beachtung verdient auch der – aktuell einzige in Deutschland aktive – negative Flügel des Einfahrsignals.*





## Vereinsjubiläen

### 35 Jahre:

303	Probst	Klaus	07/1987
304	Heck	Werner	07/1987

### 30 Jahre:

331	Dr. Zekeli	Jürgen	10/1992
-----	------------	--------	---------

### 15 Jahre:

407	Schutzbier	Tobias	08/2007
-----	------------	--------	---------

## Mitglieder können Eisenbahnmagazin zu vergünstigten Konditionen beziehen

Werte Vereinsmitglieder, bitte beachten Sie, dass Sie durch Ihre Mitgliedschaft berechtigt sind, das Eisenbahnmagazin zu vergünstigten Konditionen zu beziehen!

Wenn Sie Interesse daran haben, wenden Sie sich bitte an unseren Jörg Freudenberger.

## Neuer erster Vorsitzender ab 2024 gesucht

Im Rahmen der diesjährigen Hauptversammlung wurde unser erster Vorsitzender, Raimund Scheder, erneut für zwei Jahre an die Vereinsspitze gewählt. Gleichzeitig kündigte er aber auch an, dass dies seine letzte Amtsperiode in dieser Funktion sein wird.

Wir brauchen also im Jahr 2024 einen neuen ersten Vorsitzenden. Machen Sie sich bitte rechtzeitig Gedanken, wer dieses Amt übernehmen könnte, bringen Sie sich selbst ein, treten Sie mit Ihren Vorschlägen und Ideen an die Mitglieder des Vorstands heran und gestalten Sie die Zukunft unseres Vereins mit!

Der NEF-EXPRESS ist die Vereinszeitschrift der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.

Geschäftsstelle: Rotbuchenstraße 22, 90449 Nürnberg, Tel 09 11 / 6 49 47 78

Internet: [www.nef-online.de](http://www.nef-online.de)

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

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

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

Druck: KDD Kompetenzzentrum Digital-Druck GmbH, Nürnberg

Auflage: 125 Exemplare

Erscheinungsweise: Januar, Juli

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

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des jeweiligen Autors wieder.



## Dieter Scholz hat uns für immer verlassen

*Unser geschätzter Freund Dieter Scholz ist am 14. März 2022 verstorben. Er war fast 50 Jahre Vereinsmitglied und stets ein aktiver und engagierter Ansprechpartner, der unser Vereinsleben nachhaltig geprägt hat.*

von Michael Mrugalla

Dieter Scholz war seit 1973 Mitglied bei den Nürnberger Eisenbahnfreunden e. V. Er hat in unserem Verein zwar nie ein offizielles Amt bekleidet, war im Vereinsleben aber trotzdem eine prägende Persönlichkeit.

Das Hobby Eisenbahn begleitete ihn sein Leben lang. Sein eigentlicher Verein war der Modell-eisenbahnclub Nürnberg e. V. Diesem trat er im Jahr 1968 bei und führte ihn ab 1969 als erster Vorsitzender bis ins Jahr 2003. Nach fast 35 Jahren im Amt wurde er dort anschließend zum Ehrenvorsitzenden ernannt.

Zeitlebens war es ihm ein Bedürfnis, dass die beiden Vereine – NEF und MEC – ein freundschaftliches Verhältnis miteinander pflegen. Dafür brachte er viel Kraft und Energie auf. In seiner Anfangszeit als Vorsitzender des MEC war das nicht so einfach. Die Nürnberger Eisenbahnfreunde sind aus einer Abspaltung des MEC entstanden. Daher gab es natürlich an verschiedenen Stellen Spannungen.

Durch seine freundliche, aber bestimmte Art, sein verlässliches Wesen und durch sein konsequentes und eloquentes Auftreten ge-

lang es ihm, die beiden Gruppierungen einander anzunähern. Inzwischen besteht eine regelrechte Freundschaft der beiden Vereine, die jährlich mit einem gemeinsamen Sommerfest gefeiert wird. Einige Mitglieder sind sogar in beiden Vereinen in der Mitgliederkartei gelistet.

Dieter Scholz war aber auch ein gefuchster Kaufmann, der seine Gaben zum Wohle seiner beiden Vereine einzusetzen wusste, wenn es um irgendwelche Verhandlungen ging.

Jahrelang versorgte er Vereinsmitglieder mit diversen aktuellen Fachpublikationen aus verschiedenen Verlagen, die er in verschiedenen Kartons im Kofferraum seines Autos transportierte.

Für Außenstehende sah das mitunter etwas chaotisch aus, aber es hatte alles sein System und er fand sich hervorragend damit zurecht. Bemerkenswert war hierbei auch seine akribische Buchführung. Bis zuletzt war er für uns in diesem Bereich aktiv und kümmerte sich um derartige Bestellungen.

Bei unseren Jahreshauptversammlungen war Dieter Scholz viele Jahre der Wahlleiter. Hier war er stets auch ein zuverlässiger An-





sprechpartner bezüglich diverser Fragen des Vereinsrechts.

Auch über regionale Grenzen hinaus war Dieter Scholz Eisenbahnfreund durch und durch. 1970 wurde er zum ersten Vorsitzenden des BDEF (Bund Deutscher Eisenbahnfreunde), des damaligen Dachverbands der Eisenbahnfreunde, gewählt.

Aber Dieter Scholz war auch ein Familiemensch. Seine Frau und seine Kinder waren ihm stets sehr wichtig. In Bezug auf seine Familie beschäftigte ihn immer wieder der Umstand, dass er – beruflich, aber auch für seine Vereins- und Verbandsaktivitäten – oft längere Zeit außer Haus war und die Familie mitunter darunter leiden musste. In zahlreichen Gesprächen erzählte er immer wieder von ihnen. Seine Worte waren immer geprägt von tiefer Dankbarkeit, insbesondere auch bezogen auf seine Frau Gisela, die ihm stets den Rücken frei hielt. Oft erzählte er auch, wie froh er ist, dass er all seine Enkelinnen und Enkel hat und wie dankbar er ist, dass er so viel „Modernes“ von ihnen lernen kann. So wurde er zwar an Jahren älter, nicht aber im Geist.

Dieter Scholz war ein Freund, der auch immer bereit stand, wenn man Rat suchte, der jederzeit ein offenes Ohr hatte, auch wenn es um Themen ging, die nichts mit dem Hobby zu tun hatten. Er war stets „am Ball der Zeit“, verfolgte interessiert die Themen des Alltags und war auch immer aufgeschlossen für Neuerungen und neue Entwicklungen in der Gesellschaft.

Aktuelle Geschehnisse beschäftigten ihn aber mitunter auch sehr und er ließ in Gesprächen oft durchklingen, dass er schwierige Zeiten auf die Menschheit zukommen sieht und froh ist, schon „so alt“ zu sein. Wenn man die momentane Welt so betrachtet, kann man ihn durchaus verstehen.

Andererseits war er aber auch gesegnet mit einem ganz besonderen Humor, der oft die Runden, in den denen man mit ihm zusammen war, herzlich lachen lies.

Nicht nur das, sondern noch viel mehr, das jetzt nicht erwähnt wurde, wird uns in Zukunft leider fehlen.

Mir persönlich bleiben zahllose Vereins- und Clubabende, Exkursionen und Ausflüge, aber auch private Treffen in Erinnerung. Dabei ergaben sich viele heitere, aber auch tiefsinnige Gespräche, oft noch zu später Stunde. Es sind durchweg schöne Gedanken zurück an einen besonderen Mann, der seinen Blick auch immer etwas über den vielbesagten Tellerrand gerichtet hatte.

Lieber Dieter, ich wünsche Dir, dass dort, wo Du jetzt bist, eine ordentliche Eisenbahn fährt, dass die Sonne scheint, damit Du ein paar schöne Bilder machen kannst, dass Du auf ebensoviele interessante Menschen triffst, wie Dir hier auf Erden begegnet sind, und dass Du immer gutes Essen und leckere Getränke hast, damit es Dir auch kulinarisch gut geht.

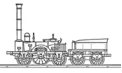
Ich wünsche mir, dass wir uns eines Tages wieder über den Weg laufen können. Ich hätte noch einige Themen, zu denen ich mich gerne mit Dir unterhalten würde.

Aber leg' Dir bis dahin bitte ein Auto zu, in dem auch ich genug Platz habe, dass ich Dich dann notfalls auch damit mal heimfahren kann. Nicht dass wir dort wieder auf die gleichen Probleme stoßen wie hier ...

Ich wünsche Dir von Herzen alles erdenklich Gute. Vielen Dank für alles, was ich mit Dir erleben durfte. Mach's gut und pass auf Dich auf!







## Vor 15 Jahren: NEF-Exkursion nach Bad Orb

Die 333. Exkursion führte den NEF am 5. Mai 2007 zur Dampfkleinbahn Wächtersbach - Bad Orb. Auf 600 mm-Spur verbindet sie den Kurort mit der Hauptbahn Frankfurt - Fulda. Die Strecke wurde ursprünglich von der Kleinbahn Bad Orb AG in Normalspur betrieben.

von Klaus Probst

Bis Mitte der 1970er-Jahre entwickelte sich der Personenverkehr positiv. Doch wirt-

der Bahn die alleinige Schuld zugewiesen wurde. So wurde der Betrieb am 4. März 1994 end-



Die 111 089 schob unseren RegionalExpress nach Wächtersbach.



Unser Dampfsonderzug mit der Lok „EMMA“ stand in Wächtersbach bereit.

schaftliche Probleme machten dem Unternehmen zunehmend zu schaffen. Das endgültige Aus kam durch ein Gerichtsurteil wegen eines Unfalls an einem Bahnübergang an der B 276, bei dem

gültig eingestellt. Nun verfiel die Strecke in einen Dornröschenschlaf.



Am Haltepunkt Aufenauer Berg gab es eine Scheinanfahrt.



Der Braten, der in der Rauchkammer lag, war durch die Fahrt gut durchgegart.



zung der Strecke von 1.435 mm auf 600 mm. Schrittweise konnte die Strecke bis 2006 wieder als Dampfkleinbahn in Betrieb genommen werden.

Dies nahm der NEF zum Anlass, am 5. Mai 2007 die Kleinbahn im Rahmen einer Exkursion zu besuchen. So machten sich 30 Eisenbahnfreunde auf den Weg nach Wächtersbach über Würzburg und Hanau.



*Zwischen Aumühle und Aufenauer Berg fand ein weiterer Fotohalt statt.*

In Wächtersbach wartete bereits der Sonderzug auf uns, gebildet aus der Lok EMMA und drei Wagen. Lok EMMA war von Rolf Jirowetz von einer Tenderlok durch einen Eigenbautender zu einer Schleptenderlok umgebaut worden. Die Wagen sind auch Eigenbauten.

In gemütlicher Fahrt, unterbrochen von zwei Scheinanfahrten bzw. Fotohalten, erreichten wir Bad Orb.

Dort war ein gemeinsames Essen angesagt. Doch wo ist der Schweinebraten? Die Antwort

lieferte ein Mitarbeiter, als er EMMAs Rauchkammertüre öffnete und mehrere Portionen in Alufolie verpackt aus der Rauchkammer entnahm. Durch Hin- und Rückfahrt war der Braten gut durchgegart und alle ließen es sich gut schmecken.

In Bad Orb ist der Fuhrpark der Dampfkleinbahn untergebracht. Im Normalspurbereich des Bahnhofs sind zwei ehema-



*In Schlüchtern stand 112 178.*

*Alle Fotos: Klaus Probst*

lige Dienstfahrzeuge der BVG abgestellt.

Doch die Rückreise wartete auch wieder auf uns. Nun mit Tender voraus machte sich der Sonderzug wieder auf die Fahrt nach Wächtersbach. Auch auf dieser Fahrt wurde wieder eine Scheinanfahrt durchgeführt.

Nach der Ankunft konnten wir noch das Rangiermanöver der Kleinbahn und deren Abfahrt nach Bad Orb beobachten. Die Rückreise nach Nürnberg erfolgte dann über Schlüchtern und Würzburg.





## Neun-Euro-Ticket-Tour zur Jagsttalbahn Eine Museumsbahn im Wiedererstehen

*Auch die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. haben der Verlockung des für die Monate Juni bis August 2022 verfügbaren Neun-Euro-Tickets nicht widerstehen können. Wir hatten deshalb eine Fahrt zur Jagsttalbahn in Dörzbach ausgeschrieben.*

von Raimund Scheder

Dörzbach ist von Nürnberg aus nur mit dem Zug bis Schwäbisch Hall-Hessental sowie mit zwei Buslinien erreichbar. Ohne Neun-Euro-Ticket, das sich jeder Fahrtteilnehmer selbst besorgt hatte, hätte man auf der Bahnstrecke mit dem wesentlich teureren Quer-durchs-Land-Ticket reisen müssen. Die Busfahrten hätten extra bezahlt werden müssen.

Der Regionalexpress von Nürnberg nach Schwäbisch Hall-Hessental war sehr gut be-

setzt. Trotzdem hat die weit überwiegende Zahl der Reisenden einen Sitzplatz gefunden.

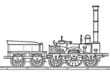
Die zu benutzenden öffentlichen Buslinien waren eher spärlich besetzt, sehr bequem und klimatisiert. Sie führten uns durch die sehr schöne bergige Hohenloher Landschaft und durch die Orte an der Strecke.

Nachdem wir kurz vor Mittag in Dörzbach, dem Betriebsmittelpunkt der Jagsttalbahn,



*Als wäre die Zeit stehen geblieben; Bernhard Mrugalla traf am 12. Juni 2022 in Dörzbach einen „alten Bekannten“. Triebwagen 303 sonnte sich vor dem Lokschuppen. Ganz ähnliche Aufnahmen hat er vor rund 40 Jahren gemacht ...*





ankamen, verschafften wir uns erst einmal einen kurzen Überblick über das Bahnhofsgelände, bevor wir zum Mittagessen in ein nahegelegenes Restaurant mit griechischer Küche gingen. Zuvor traf einer unserer Mitfahrer, Johannes Füngers, das ihm bekannte Mitglied der Jagsttalbahnfreunde Andreas Stier, der sich sehr freute, dass Eisenbahnfreunde aus Nürnberg den Weg zur Jagsttalbahn gefunden hatten.

Kurz wurde das weitere Programm abgesprochen. Wir erhielten nach dem Mittagessen eine Freifahrtberechtigung auf der Museumsbahn und eine Führung durch die Betriebsanlagen der Museumsbahn.

Ausgeklungen ist der Besuch bei den Jagsttalbahnfreunden mit Kaffee und Kuchen, den die Vereinsmitglieder im Bahnhofsgelände in Dörzbach verkauften.

Die Jagsttalbahn war eine 39,1 km eingleisige Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 750 Millimeter, die im Norden Baden-Württembergs von Möckmühl nach Dörzbach führte. Eröffnet wurde die Bahn am 18. Dezember 1900 (Güterverkehr) bzw. am 13. März 1901 (Personenverkehr). Am 23. Dezember 1988 wurde der Gesamtbetrieb wegen Oberbaumängeln eingestellt. Zu einer förmlichen Stilllegung kam es allerdings nie.

Der Verein Jagsttalbahnfreunde e. V. konzentriert sich auf den Wiederaufbau der Bahnanlagen im Bahnhof Dörzbach und auf die Unterstützung der Wiederinbetriebnahmebemühungen der Anliegergemeinden Widdern und Jagsthausen.

Am 21. November 2021 fand die Eröffnungsfahrt auf dem ersten Streckenabschnitt in Dörzbach statt, wo der Bahnhof und ein



Ein kuriose Maschinchen ist die Lok 22-03 „Stoppelhopper“. Für den Einsatz mit auf Rollböcken aufgeschemelten Regelspurwagen ist sie zusätzlich mit einer Zug- und Stoßeinrichtung für diese ausgerüstet. Foto: Bernhard Mrugalla



circa 600 m langes Streckenstück wiederhergestellt wurden. An einer Erweiterung der Strecke Richtung Klepsau wird gearbeitet. Ziel des Vereins Jagsttalbahnfreunde ist es, die Museumsbahnstrecke bis in das knapp sechs Kilometer entfernte Krautheim (Jagst) weiter zu bauen.

Zum derzeit betriebsbereiten Museumszug gehört die originale SWEG-Diesellokomotive 22-02, der offene Sommerwagen M-D 113 (ehem. gedeckter Güterwagen), der Barwagen 371 (ehem. SZB / Schweiz) sowie der Flachwagen M-D 435 (ehem. Heeresfeldbahn). Der originale Postwagen M-D 89 befindet sich derzeit in der Aufarbeitung.

Daneben befinden sich auf dem Bahnhofsbereich in Dörzbach eine Reihe aufzuarbeitender Personen- und Güterwagen. Auch einige normalspurige Güterwagen sind neben den

Schmalspurgleisen vorhanden. Mit den vor Ort befindlichen Rollböcken ist offenbar geplant, einen Rollbockverkehr darzustellen, wie er früher auf der Jagsttalbahn üblich war.

Im Lokschuppen stehen die aktuell nicht hauptuntersuchte Diesellok 22-03 und die in Einzelteile zerlegte Jagsttalbahn-Dampflok „Kunigunde“ (Baujahr 1929, Hersteller: Henschel & Sohn, Kassel), die auf ihre Aufarbeitung wartet.

Die Rückfahrt von Dörzbach nach Nürnberg verlief mit zwei Buslinien bis zum Bahnhof Schwäbisch Hall-Hessental problemlos. Der Anschlusszug nach Nürnberg hatte dann wegen eines Gleisproblems eine Verspätung von fast einer Stunde, sodass die Reisegruppe erst gegen 20.15 Uhr in Nürnberg Hauptbahnhof eintraf.



Die zweite Hälfte des „Jagsttal-Krokodils“, die V 22-02 – ihre Schwesterlok V 22-01 ist aktuell an die Öchsle-Bahn Betriebsgesellschaft gGmbH vermietet – beförderte die Museumszüge. Bernhard Mrugalla hielt das im Bild fest.



# Das „Schöne Wochenende Ticket“ – es war einmal

*Es diente unzähligen Eisenbahnfreunden und auch dem NEF als Fahrausweis für viele Exkursionen. Am 08. Juni 2019 wurde der Verkauf eingestellt, vor diesem Stichtag erworbene Tickets durften noch bis zum 29. Dezember 2019 benutzt werden. Dem Ticket, das erstmals am 01.02.1995 verkauft wurde, war das silberne Jubiläum nicht vergönnt.*

von Wolfgang Schnek

Erstmals benutzen konnte man es am 04. Februar 1995, weil dies der erste Samstag im Gültigkeitszeitraum war. Der Name hat sich im Lauf der Jahre auch ein wenig verändert – und die Gültigkeit und der Preis sowieso.

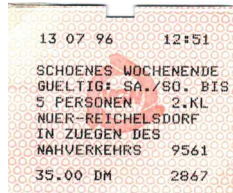
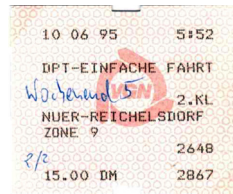
Zu Beginn war das Ticket an beiden Wochentagen für bis zu fünf Personen gültig und kostete 15 DM; in 2019 galt es nur noch an einem der beiden Tage und kostete 44 Euro für die erste Person und für die 2. bis 5. Person jeweils zusätzlich 6 Euro, somit 68 Euro.

Nachdem heute die Eisenbahnfreunde-Fachzeitschriften damit glänzen, darüber zu berichten, welche Lokomotive von welchem EVU mit welcher Folienbeklebung unterwegs ist oder an welcher Weiche mal wieder ein Zug mit Holz beladen wird, möchte ich Sie und Euch zu einer virtuellen Reise mit dem Wochenendticket einladen.

Die folgenden Bilder zeigen Wochenend-Tickets (WT), die von den üblichen „langweiligen“ Tickets aus den DB-Druckern und VAG-Automaten abweichen. Aus Dokumentationsgründen habe ich aber auch hiervon einige Muster beigefügt.

Eine Ausnahme bilden die ersten vier Fahrkarten, die aus DB-Automaten im VGN-Bereich stammen. Die „digitale Welt“ kam 1995 noch etwas langsam daher: Obwohl zum 01.02.1995 eingeführt, hatte die Software wohl noch ein Problem, bzw. ein ent-

sprechendes Druckmuster gab es dafür im Sommer 1995 noch nicht (überall?). Ein als Wochenend-Ticket ausgegebener Fahrschein war am 10.06.1995 ein DPT-Fahrausweis für einfache Fahrt der Zone 9, auf dem offenbar ein sehr korrekter Zugbegleiter den handschriftlichen Vermerk „Wochenend 5“ angebracht hat.

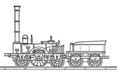


Am 13.07.96 war der Fahrausweis aus dem Automaten in Nürnberg-Reichelsdorf mit allen tariflichen Merkmalen versehen, während der Fahrausweis von Nürnberg Hbf. vom 25.10.1997 nur den minimalistischen Aufdruck „Wochenendticket“ aufweist.

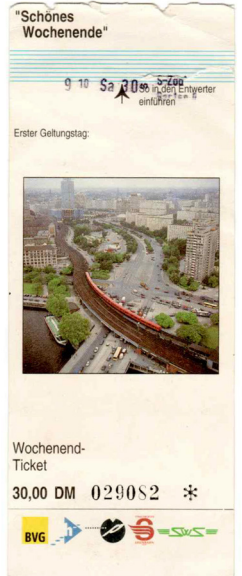
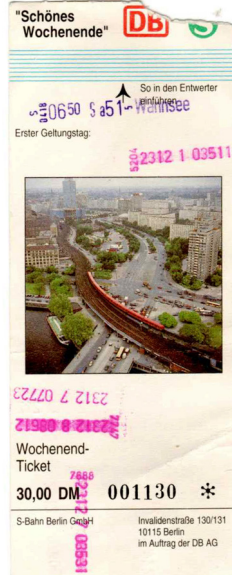
In München und Augsburg kam es offensichtlich darauf an, an welchem Automaten das WT gelöst wurde: Das eine im MVV gelöste Ticket wurde an einem Automaten der



# Hintergründiges



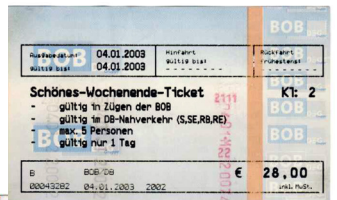
Münchner Verkehrsbetriebe gekauft, erkennbar am Kürzel „VB“ vor der Fahrscheinnummer, das andere wohl an einem DB-Fernverkehrsautomaten. Entsprechendes gilt für die beiden Fahrkarten aus dem Augsburger Verkehrsverbund.

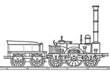


Die weiteren Abbildungen erklären sich weitestgehend von selbst. Folgende Anmerkungen seien erlaubt: Das „WT“ war auch auf den Abrissblockfahrtscheinen der Zugbegleiter und in ihrem mobilen Drucker vorhanden. Warum das Ticket bei der DB an Fahrkartenausgaben mit Computer als Buchdruckversion verkauft wurde, erschließt sich mir heute nicht mehr, auch wenn das Motiv-Layout mäßig nett war mit dem spiegelverkehrten „E“ als „3“ in der Preisangabe.

In Berlin gab es 1995 also Tickets im Vorverkauf vom Block. Man beachte, dass bei gleichem Motiv die S-Bahn Berlin GmbH ein eigenes Muster hatte, während BVG und einige weitere Verkehrsbetriebe in der Region ein gemeinsames Muster hatten.

Besonders hinweisen möchte ich auf die Buchdruckversion des Karlsruher Verkehrsverbunds und den Fahrschein der Bayerischen Oberlandbahn (BOB).





Für die Eisenbahnfreunde, die sich in NRW nicht ganz so gut auskennen, erläutere ich die folgenden Abkürzungen: KWS ist der Verkehrsbetrieb Kraftverkehr Wupper-Sieg mit Sitz in Leverkusen, der heute unter „Wupsi“ (= Wupper-Sieg) firmiert; BGS = Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahn (BoGeStra); WSW = Wuppertaler Stadtwerke. Der Rheinbahn-Fahrschein ist beim Fahrer erworben worden.

Mein Kommentar:

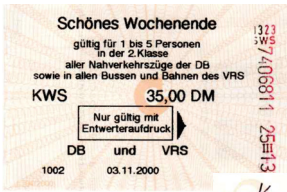
Über die Begründung der Abschaffung kann man sicherlich philosophieren. Da gab es seinerzeit Attribute wie „Kannibalisierung der Fernverkehrstickets durch das WT“. Ich als Vielfahrer in Österreich habe auch dort festgestellt, dass preisgünstige Angebote bald wieder zurückgezogen werden, weil sie zu hohe Fahrgeldausfälle nach sich ziehen – oder ...? Das ist ein eigenes Thema.

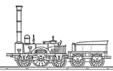
Für mich war das WT keine Alternative für Fernreisen, weil es dieses nur für die 2. Klasse gab und die Zahl der Umsteigevorgänge (mit Gepäck für eine Fernreise) entsprechend hoch war.

Mit der folgenden Geschichte, an die ich mich nach 25 Jahren noch gut erinnern kann, möchte ich diesen Artikel beenden. Am 16. November 1996 bot die DGEG eine Reise ab Luxemburg zur ARBED nach Terres Rouges und am Folgetag eine Studienfahrt zur Mainzer Straßenbahn unter dem Titel „Abschied vom alten Mainzer Wagenpark“ an. Für die An- und Abreisen kaufte ich mir ein – damals noch für beide Tage gültiges – WT zu 35,00 DM bei den Solinger Stadtwerken, das ich an beiden Tagen zur Anreise zum Bahnhof benutzte und zur Anreise über die Eifelbahn bis Trier sowie ab Trier bis Koblenz Hbf.

Da es am nächsten Morgen wieder früh los ging, kaufte ich mir für die Strecke Koblenz – Köln eine IC-Fahrkarte. Die Straßenbahn-Sonderfahrt in Mainz startete bereits um 09.02 Uhr, deshalb war eine Anreise mit einem IC und eine zusätzliche Fahrkarte erforderlich. Die Sonderfahrt endete planmäßig um 16.06 Uhr wieder am Mainzer Hbf. Um 16.27 Uhr verließ ich mit meinem WT

(weiter auf Seite 18)





## Unsere Treffpunkte:

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

## Juli:

1. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
2. Sa	09.00 Uhr	Salonwagen	Waggonpfelehtag
8. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
9. Sa	14.00 Uhr	Salonwagen	Sommerfest mit unserem Partnerverein MEC Nürnberg e. V.
15. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
22. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
29. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Matthias Maier: Der VT 605 – Entwicklung, Bau und Betrieb

## August:

5. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
12. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
19. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Volker Kabisch: Schienenverkehr im Baltikum Estland, Lettland, Litauen

## September:

2. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
9. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
23. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
30. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Reiner Gubitz - S-Bahnbau Nürnberg Teil II: S2 Dutzendteich - Fischbach

## Oktober:

7. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
14. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
21. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
28. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Otwin Krause: Eisenbahnen im ehemaligen Jugoslawien

## November:

4. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
11. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
18. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Leonhard Kiesel zeigt Schmalfilme aus seinem Archiv
25. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

## Dezember:

2. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
9. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
23. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26. Mo	10.30 Uhr	Salonwagen	Weihnachtsfrühschoppen
30. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend



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

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

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

- |        |           |         |   |
|--------|-----------|---------|---|
| 09.09. | 19.30 Uhr | Vortrag | Dreimal Kraukau und zurück - Johannes Scharf berichtet            |
| 14.10. | 19.30 Uhr | Vortrag | U-Bahnbau in der Innenstadt - Andreas Neuer und Peter Pickl       |
| 11.11. | 19.30 Uhr | Vortrag | Kurts Sonntagsrätsel - Kurt Gottschalk zeigt unbekannte Aufnahmen |

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



## Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

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

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

Clubabende: jeweils montags, ab 19.30 Uhr  
außer an Feiertagen

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

### Öffentliche Besichtigungstermine:

Eintrittspreis: Erwachsene 3,-- EUR; Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre frei  
Für Vereinsmitglieder und Mitglieder der Partnervereine ist der Eintritt frei

- |                    |                     |                     |
|--------------------|---------------------|---------------------|
| 15. + 16. 10. 2022 | 10.00 bis 17.00 Uhr | Tag der offenen Tür |
| 01. 11. 2022       | 10.00 bis 17.00 Uhr | Allerheiligen       |
| 02.12. 2022        | 16.00 bis 21.00 Uhr | Tag der Modellbahn  |



Die aktuell gültigen Corona-Schutzmaßnahmen sind einzuhalten!  
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

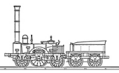
[www.fraenkische-museumseisenbahn.de](http://www.fraenkische-museumseisenbahn.de)

## Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

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

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

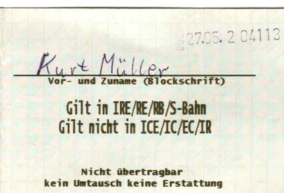
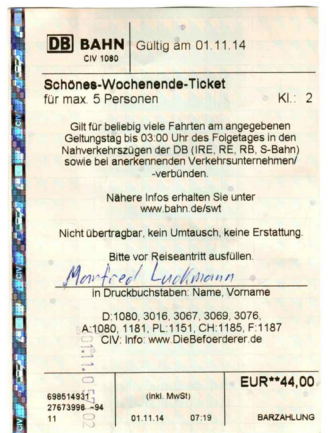
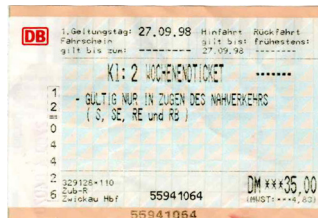
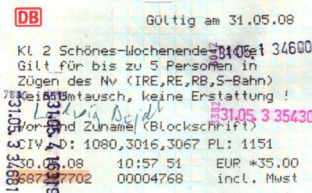




Schönes Wochenende		31.20	35,00
-	-	19+20 (01-70)	28,40
-	-	17+18 (01-60)	23,20
23 (01-100)	-	23 (01-100)	21,20
22 (01-90)	-	22 (01-90)	18,80
21 (01-80)	-	21 (01-80)	15,60
19+20 (01-70)	-	19+20 (01-70)	14,20
17+18 (01-60)	-	17+18 (01-60)	11,60
-	23 (01-100)	-	10,60
-	22 (01-90)	-	9,40
-	21 (01-80)	-	7,80
-	19+20 (01-70)	-	7,10
-	17+18 (01-60)	-	5,00
Nachlöseentgelt			
Zone (km)	Zone (km)	Zone (km)	Zone (km)
E	E	Rf	Rf
Halbpre	Halbpre	Halbpre	Halbpre
			2. KI
von	K15		
nach	15.06.07		
Nur gültig am Samstag			
DB	8593850	Reihe	5 164 (04/97)



mit einem Regionalzug Mainz und erreichte um 18.02 Uhr Koblenz Hbf. Von diesen 1 1/2 Stunden völlig entnervt, fand ich mich am Fahrkartenschalter des Koblenzer Hauptbahnhofs wieder und erwarb für 30,00 DM einen BahnCard50-Fahrschein für die 1. Klasse nach Solingen-Ohligs incl. IC-Zuschlag. Mit einmaligem Umsteigen in einen weiteren IC in Köln war ich um 19.28 Uhr wieder in Solingen-Ohligs und kurz nach 20.00 Uhr in meiner Wohnung. Soviel aus meiner Sicht zur Nutzung des WT für Fernreisen.





## Gleisbau bei der Chiemseebahn


*Am 20. April 2022 war Ralf Münchberger im Rahmen eines Familienausflugs mit dem Fahrrad am Chiemsee unterwegs. Dabei fuhr er auch an der Strecke der Chiemseebahn vom Fährhafen zum Bahnhof entlang. Der planmäßige Reisezugbetrieb startet dort erst am 1. Mai. Dafür fanden aber Oberbauarbeiten statt, von denen er uns ein paar Impressionen mitbrachte.*

von Ralf Münchberger

Am nahegelegenen Besucherparkplatz wurde der gelagerte Schotter geladen. Dann fuhr man die Strecke ab und brachte den Schotter aus. Ich konnte die Arbeiten im Bereich der Hafengebühlfahrt beobachten.

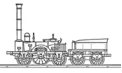
Zum Einsatz kam die Lok 22 „Lisa“, die von Deutz 1962 für die Halbergerhütte gebaut wurde. Seit 1982 zählt sie zum Bestand der Chiemseebahn. Sie wurde seinerzeit äußerlich an die Kasten-Dampflokomotive angeglichen, um das historische Erscheinungsbild

zu wahren. Sie dient hauptsächlich als Ersatz für die Stammlokomotive und kommt in der Hauptsaison außerhalb der Wochenenden und in der Vorsaison (mit einem Betrieb nur an Wochenenden) zum Einsatz.

Im Winter 2015/2016 wurde die Diesellokomotive von Grund auf restauriert und technisch überholt, dabei erhielt sie ein an den Originalzustand angelehntes Erscheinungsbild, welches nicht mehr als Imitat der Dampflokomotive wirkt. 







## Alstom-Batteriezug im Testbetrieb

*Triebfahrzeuge mit Akkumulatoren als Energiespeicher für den Antrieb haben bei der Bahn eine lange Geschichte. In den letzten Jahren hat sich rund um die Fahrzeuge mit den wiederaufladbaren Batterien einiges getan, verschiedene Hersteller haben inzwischen solche Triebzüge im Angebot und erste Bestellungen für Neufahrzeuge wurden bereits getätigt.*

von Bernd Zöllner

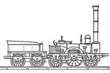
Bereits im Jahr 1907 begann die preußische Staatsbahn mit ihren Wittfeld-Akkutriebwagen den batterieelektrischen Antrieb auf Nebenstrecken einzusetzen. Von diesem Fahrzeugtyp wurden insgesamt 163 Fahrzeuge in mehreren Varianten in zwei- und dreiteiliger Version gebaut. Noch 1952 war er im Westen Deutschlands auf neun Netzen der Hauptverkehrssträger.

Diese erfolgreiche Betriebsart wurde auch von der Deutschen Bundesbahn weiterverfolgt und zunächst mit acht Fahrzeugen der Baureihe ETA 176 ein Neustart begonnen. Die Erfahrung mit dieser Baureihe führten schließlich zu einer Weiterentwicklung in Form des ETA 150, der mit insgesamt 232 Exemplaren bis 1995 im Einsatz war.



Bernhard Mrugalla drückte am 13. Februar 2022 am Bahnübergang etwa in der Mitte zwischen den Stationen Langlau und Gunzenhausen auf den Auslöser, um den innovativen 8442 100 zu fotografieren.





Diese Antriebsart hatte sich im Eisenbahnalltag wirklich bewährt, unterlag allerdings durch die nötige Infrastruktur (Ladestationen), den langwierigen Ladevorgang und den hohen Wartungsaufwand bei den Batterien im Betriebsalltag gewissen Restriktionen hinsichtlich der Reichweite und Einsatzbereitschaft.

In dieser Hinsicht wiesen Dieseltriebwagen deutliche Vorteile auf und liefen den batteriebetriebenen Fahrzeugen den Rang ab. Die große Verbreitung der Schienenbusse machte dies besonders deutlich.

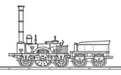
Umweltschutz durch Vermeidung von Emissionen und Energiewende, aber auch der technische Fortschritt sowohl bei der Leistungselektronik als auch bei der Batterietechnologie ließen batterieelektrische

Fahrzeuge wieder in den Fokus rücken, insbesondere auch unter dem Aspekt einer wahlweisen Stromversorgung durch den mitgeführten Akku oder die Fahrleitung und der Nachladung gleich vom Fahrdraht, wodurch stationäre Ladestationen nur noch in Ausnahmefällen benötigt werden.

Auf der Innotrans in Berlin wurde im Jahr 2016 vom damaligen Verkehrsminister Dobrindt eine Absichtserklärung zur Innovationsförderung an die Bombardier Transportation und die TU Berlin überreicht, um die Entwicklung eines Batteriezugs für den Einsatz auf nicht- oder teilelektrifizierten Strecken zu fördern. Das Vorhaben im Rahmen der „Förderrichtlinie Elektromobilität“ sollte mit einem Volumen von ca. 4 Mio. Euro unterstützt werden.



*Zwischen Langlau und Ramsberg hatte Michael Rebelein schon gut vier Stunden vor Bernhard Mrugalla seine Kamera genutzt, um dieses Bild vom Alstom-Triebzug aufzunehmen.*



Die TU Berlin wurde mit zwei Fachgebieten an diesem Vorhaben beteiligt. Das Fachgebiet „Schienenfahrwege und Bahnbetrieb“ mit Kompetenzen bei der Eisenbahntechnik und Marktkenntnissen im Schienenverkehr sowie das Fachgebiet „Methoden der Produktentwicklung und Mechatronik“ mit den Erfahrungen aus Forschung und Betrieb von batterieelektrischen Bussen einschließlich der zugehörigen Ladeinfrastruktur.

Die Aufgabe der TU Berlin war eine umfassende Anwendungs- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Technologie, auf deren Basis Handlungsempfehlungen für Betreiber und Aufgabenträger im ÖPNV abgeleitet werden können. Die für den Batterietriebzug entwickelten Einsatzszenarien mit Fahrzeit- und Energieverbrauchs-Simulationen sollten

im späteren Einsatz validiert werden können. Zusätzlich sollte eine Umweltbilanz erstellt und eine Lebenszykluskosten-Betrachtung durchgeführt werden.

Die Firma Bombardier beteiligte sich an diesem Verbundprojekt BEMU (battery electric multiple unit) mit einem Elektrotriebzug des Typs Talent 3 (BR 8442), der als Weiterentwicklung des Talent 2 (BR 442) zusätzlich mit Traktionsbatterien ausgestattet werden sollte.

Bei dem geplanten Prototyp sollten die Batterien auf dem Dach montiert werden und damit auf einem nicht elektrifizierten Streckenabschnitt mindestens 40 km überbrückt werden können mit der Zielsetzung, bis zu 100 km batteriebetrieben zu überbrücken.



An den Wendestationen Pleinfeld und Gunzenhausen – letztere hier im Bild – wurde die Standzeit genutzt, um die Batterien zu laden. Bernd Zöllner fotografierte dies am 6. Februar 2022, erkennbar am gehobenen Stromabnehmer.



Das Wiederaufladen über die Oberleitung sollte binnen weniger Minuten möglich sein. Das Gesamtvolumen des Projekts beläuft sich auf 8 Mio. Euro, davon wird die Hälfte durch Fördermittel abgedeckt.

Ein solcher emissionsfreier Batteriezug soll einen Wirkungsgrad von rund 90 Prozent haben und zudem zu 90 Prozent recycelbar sein. Die Wirtschaftlichkeit und die technische Umsetzung sollten zügig einem Härtestest unterzogen werden, der schon im zweiten Quartal 2019 in einem 12-monatigen Testbetrieb mit Fahrgästen auf den Strecken Amstetten – Ulm und Ulm – Erbach durchgeführt werden sollte.

Liefer- und Zulassungsprobleme des Herstellers bei den bestellten Talent 3 führten

schließlich auch beim Batteriezug zu deutlichen Verzögerungen, sodass er erst im Dezember 2021 die Zulassung für Deutschland erhalten hat, wodurch sich der vorgesehene Probetrieb deutlich verschob. Da Alstom im Zuge der Fusion mit Bombardier die Talent-Plattform an CAF veräußern musste, konnte der bei Bombardier in Mannheim entwickelte Akkuantrieb in die Entwicklung von Alstoms Coradia-Plattform einfließen.

Für dieses Forschungsvorhaben wurde von Bombardier auf den Talent 3 (BR 8442) zurückgegriffen, dessen Vorgänger Talent 2 (BR 442) bereits in größeren Stückzahlen als Drei-, Vier- und Fünfteiler gebaut wurde und der im Regionalverkehr deutschlandweit im Einsatz ist. Von diesen Fahrzeugen unterscheidet sich das Versuchsfahrzeug durch



*Wenige Sekunden vor der Aufnahme von Michael Rebelein (siehe Seite 21) war Michael Mrugalla zur Stelle, um den Triebzug zwischen Langlaur und Ramsberg auf den Chip zu speichern.*





verstärkte Wagenkästen, um das Energiespeichersystem aufzunehmen. Dies führte zu einem Mehrgewicht von 7 t.

Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit Rücksicht auf die vorgesehenen Einsatzbedingungen auf 140 km/h reduziert, da die auf Nebenstrecken verkehrenden Dieseltriebwagen sich eher in einem Geschwindigkeitsbereich von 100 – 120 km/h bewegen. Mit 163 Sitz-

und 162 Stehplätzen ist das Platzangebot unverändert geblieben.

Für die vorgesehenen Einsatzbedingungen musste für den Batteriebetrieb mit Systemwechsel eine spezielle Batteriesteuerung entwickelt werden. Der Systemwechsel zwischen Oberleitungs- und Batteriebetrieb erfolgt in ähnlicher Weise wie bei Mehrsystem-Triebfahrzeugen. Er kann sowohl im Stand als auch während der Fahrt durchgeführt werden.



Auf dieser Aufnahme von Bernd Zöllner kann man das vollgepackte Dach erkennen. Dort sind auch die Akkumulatoren untergebracht.

Die Batteriekapazität beträgt bei diesem Versuchszug 300 kWh, wovon 50 % im Betriebsinsatz nutzbar sind. Dies entspricht in der Ebene einer Reichweite von 35 bis 40 km. Bei einem Serienfahrzeug sollen aber 100 bis 120 km möglich sein.

Wie bei der rein elektrischen Variante des Talent 3 sind beide Radsätze der äußeren beiden Drehgestelle angetrieben, damit steht im Oberleitungsbetrieb eine Traktionsleistung von 2 MW zur Verfügung.

Auf Strecken ohne Oberleitung beträgt die Traktionsleistung etwa 1 MW, dies entspricht der Leistung vergleichbarer Dieseltriebwagen. Das Beschleunigungsvermögen im Geschwin-



digkeitsbereich bis 25 km/h ist mit  $1,1 \text{ m/sec}^2$  in beiden Betriebsarten gegeben und damit deutlich höher als bei entsprechenden Dieseltriebwagen, die in der Regel nur den halben Wert schaffen.

Die Aufladung der Traktions-Batterien kann sowohl im Stand als auch im Betrieb innerhalb von nur 15 Minuten erfolgen. Die insgesamt vier 800-V-Batteriesysteme befinden sich auf dem Dach des Mittelwagens und werden von speziellen Heiz- bzw. Kühlsystemen auf Betriebstemperatur gehalten. Das gesamte Batterie-System ist redundant aufgebaut, sodass beim Ausfall von bis zu zwei Systemen der nächste Bahnhof oder eine Ladestelle erreicht werden kann. Ein integriertes Batteriemanagement-System berechnet nicht nur die verbleibende Reichweite, sondern verfügt auch über ein Energie- und Lademanagement zur Erzielung einer möglichst großen Batteriebensdauer bei gleichzeitiger Minimierung der Netzbelastung beim Ladevorgang.


Für den Ladevorgang auf längeren nicht elektrifizierten Nebenstrecken könnten stationäre Ladeeinrichtungen mit Hilfe des Stromabnehmers des Fahrzeugs eingerichtet werden.

Anlässlich der Digital Rail Convention in Annaberg-Buchholz wurde das Fahrzeug im September 2021 erstmalig der Öffentlichkeit mit Vorführfahrten präsentiert. Am 15.9.2021 startete der Batterietriebzug von Alstom in Chemnitz zu seiner Premierenfahrt zunächst unter Fahrdraht bis Flöha und im Batteriebetrieb bis nach Zschopau, um anschließend auf gleichem Weg nach Chemnitz zurückzukehren.

Für den Abstimmungsprozess zwischen Betreiber, Fahrzeughersteller und der TU Berlin wurde ein Probetrieb vorgesehen, der im

Februar 2022 begann und zunächst bis Anfang Mai geplant war. Dabei wurden zwei völlig unterschiedliche Szenarien vorgesehen. Von Montag bis Freitag fuhr der Batteriezug auf der voll elektrifizierten Gäubahn zwischen Stuttgart und Horb hauptsächlich im Verstärkerzugbetrieb. Beim Simulieren der verschiedenen Einsatzfälle stand dort die Oberleitung immer als Rückfallebene zur Verfügung.

Zusätzlich wurde der Zug am Wochenende auf der nicht elektrifizierten Strecke Pleinfeld – Gunzenhausen eingesetzt, um unter realen Bedingungen auch den Einsatz auf nicht elektrifizierten Anschlussstrecken zu erproben. In diesem Fall wurden die Batterien an den jeweiligen elektrifizierten Endpunkten in der Wendezeit nur im Stand nachgeladen.

Als erste Serien-Batteriezüge von Alstom sollten insgesamt elf entsprechend ausgerüstete „Cordia Continental“ ab 2023 auf der 80 km langen Strecke von Chemnitz nach Leipzig zum Einsatz kommen. 

#### Technische Daten: 8442 100

Achsfolge:	Bo'(2)(2)Bo'
Traktionsleistung:	2 MW (Fahrleitung) 1 MW (Akkubetrieb)
Batteriekapazität:	300 kWh
Reichweite:	ca. 40 km
Höchstgeschwindigkeit:	140 km/h
Sitzplätze:	163
Stehplätze:	162



## VT 10 551 „Komet“ – Modell

*Im Februar 2022 kam Herr Erhard Tschorn aus dem hessischen Main-Kinzig-Kreis auf die Nürnberger Eisenbahnfreunde e.V. zu, um Näheres über den vereinseigenen Salonwagen VT 10 551i zu erfahren. Der Salonwagen ist bekanntlich der letzte vorhandene Wagen aus dem früheren Nachtgliedertriebzug „Komet“ VT 10 551.*

von Raimund Scheder

Herr Tschorn baut seit mehreren Jahren an seiner Eisenbahn im Maßstab N 1:160. Seit Anfang 2018 hat er dem Hobby Eisenbahn das Hobby 3D-Drucken hinzugefügt.

Da liegt es nahe, auch Eisenbahnmodelle im 3D-Druck herzustellen, besonders dann, wenn große Serienhersteller das gewünschte Modell nicht im Programm haben. Aber auch Zurüstteile, die Serienmodelle verbessern, lassen sich im 3D-Druck herstellen.


Herr Tschorn beabsichtigt ein Modell des Nachtgliedertriebzugs VT 10 551 „Komet“ im Maßstab N 1:160 im Wege des 3D-Drucks herzustellen.

Nachdem der Verein Herrn Tschorn zunächst einige Bilder des Salonwagens zur Verfügung gestellt hatte, kam er schließlich am 3. Februar 2022, „bewaffnet“ mit Kamera und Meterstab, zu Besuch in den Waggon. Vor Ort wurden Maße genommen und zahlreiche Innen- und Außenbilder gemacht.

Überrascht zeigte sich Herr Tschorn, dass sich der Salonwagen nach unten hin verjüngt, ähnlich wie bei den bekannten Schürzenwagen. Dies sei auf Bildern des Komet nur schlecht erkennbar.

Schließlich konnte mit Hilfe von Bernd Zöllner auch noch die exakte Farbgebung des „Komet“ geklärt werden. Für den Komet wählte man einen silbernen Anstrich (RAL 9006) mit purpurroter Verzierung (RAL 3004), Dachtonsur in beige-grau (RAL 7007) mit Dachvouten und Schürzen in schwarz-grau (RAL 7021).

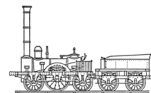
Wir sind gespannt, wie Herr Tschorn mit seinem Modellbauprojekt vorankommt.

Den Nürnberger Eisenbahnfreunden hat er ein Modell des Salonwagens zugesagt. 



*Erhard Tschorn besuchte am 3. Februar 2022 den Salonwagen. Raimund Scheder stand ihm Rede und Antwort.*



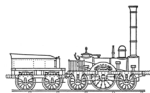


Das Vereinsjahr 2021 war ebenso wie bereits das Jahr 2020 von Einschränkungen aufgrund von Infektionsschutzmaßnahmen betroffen. Persönliche Treffen konnten lange Zeit nicht stattfinden, Museen und Gaststätten waren geschlossen. in den Zügen herrschte Maskenzwang.

Die Planungssicherheit für die Vorbereitung von Veranstaltungen war weitgehend nicht gegeben.

Dennoch gelang es, einige Veranstaltungen, teils als Präsenztreffen als auch virtuell, das heißt online, anzubieten.

- 15.01.2021            **Online-Vereinsabend**  
mit Beiträgen von Michael Mrugalla, Jürgen Prem, Matthias Maier, Klaus Probst und Otwin Krause.
- 29.01.2021            **Online-Vortrag von Rainer Gubitz:**  
„Schmalspurbahnen in Nordspanien“
- 26.02.2021            **NEF-Online-Quiz**  
Das traditionelle NEF-Quiz moderierte Matthias Maier als Vorjahressieger diesmal in einer online-Version. Sieger des NEF-Quiz wurde Michael Mrugalla.
- 26.03.2021            **Online-Vortrag von Otwin Krause**  
„Auf den Spuren österreichischer Bahnen in Südtirol“
- 30.04.2021            **Online-Vortrag von Fritz Ferstl**  
„Eisenbahnen in Oberbayern in den 1980er Jahren“
- 28.05.2021            **Online-Vortrag von Reiner Gubitz**  
„Rund 100 Jahre Elektrifizierung in Nordspanien“
- 11.06.2021            Wiederaufnahme der wöchentlichen Treffen im Salonwagen
- 25.06.2021            **Online-Veranstaltung „Der Weiße Fleck“**  
mit Beiträgen von:  
Matthias Maier: „Lost places“ Puttgarden, Strecke Nürnberg – Erlangen, Ringlokschuppen Gostenhof  
Klaus Probst: „BR 143 und 111 mit x-Wagen im S-Bahn Einsatz“  
Jürgen Prem: „Vor 40 Jahren: Abschied der E 69 von der Strecke Murnau – Oberammergau“  
Jürgen Schurr: „ALEX ER 20 in der Oberpfalz“  
Jürgen Prem: „Vor 40 Jahren: Sommerurlaub in Rimini“



30.07.2021

**„Der Weiße Fleck“ (Vereinslokal)**

mit Beiträgen von:

Werner Wagner: „Neun Kurzfilme von Schmalspurbahnen (Achenseebahn, Fichtelbergbahn, Preßnitzalbahn, Zillertalbahnhof) und Sonderzug der Fränkischen Museumseisenbahn Nürnberg e. V. nach Elbogen (Loket) in Tschechien“

Johannes Füngers: „Abschiedsfahrt der Schnellzuglok 103 224“

Jürgen Prem: „Bahnverkehr Niebüll – Westerland 2021, Fotoveranstaltung des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen unter dem Motto Traktionswandel im Ries“

21.08.2021

Bayern-Ticket-Tour Nr. 208

**Deutsches-Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg (DDM)**

Mit RE von Nürnberg nach Trebgast (Mittagessen) und weiter zum DDM nach

Neuenmarkt-Wirsberg, Besichtigung des Museums mit Außenanlagen, Rückfahrt mit RE über Bamberg nach Nürnberg



Auf der Feldbahn im Museumsgelände war eine der Dampflok aktiv. Foto: Frank Türpitz

29.08.2021

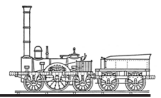
**Online-Vortrag von Otwin Krause**

„Eisenbahnen in Sizilien“

11.09.2021

Vormittag:**Besichtigung der Modellbahnanlage des Modelleisenbahnclubs Nürnberg e. V. (MEC)**

Vorführung und technische Erläuterung der im Aufbau befindlichen Modellbahnanlage des MEC im Vereinsheim Nürnberg, Nimrodstraße 10.



Steffen Füller, der Vorsitzende des MEC Nürnberg e. V., stellte den Besuchern die Anlage vor. Michael Mrugalla war mit der Kamera dabei.



Nachmittag:

### **Mitgliederversammlung**

Die jährliche Mitgliederversammlung fand in der Gaststätte „Grüne Au / Zum Breznwirt“ in Nürnberg, Ziegelsteinstr. 195 statt.

Bericht der Vorstandschaft, Jahresrückblick mit Lichtbildern über die Veranstaltungen und Exkursionen des Jahres 2020 und 2021, Bericht des Kassiers sowie der Kassenprüfer über die Entwicklung der Vereinsfinanzen im Jahr 2020. Entlastung der Vorstandschaft.

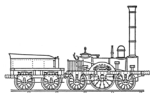
Neuwahl der Kassenprüfer für das Jahr 2021.

Ehrung langjähriger Vereinsmitglieder.



Im Rahmen der Mitgliederversammlung wurde Ludwig Bejdl für seine langjährige Vereinstreue geehrt. Foto: Michael Mrugalla





- 24.09.2021                    **Bildervortrag von Matthias Maier (Vortragender: Klaus Probst)**  
„Bw Nürnberg Hbf im Wandel der Zeit“
- 29.10.2021                    **Bildervortrag von Jürgen Prem:**  
„Vor vierzig Jahren: 150 Jahre Rocket – Die Fahrzeugparade von Rainhill im Jahre 1980“
- 19.11.2021                    **Filmabend von Leonhard Kiesel**  
„Schmalfilme von den Bahnen Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf, Oschatz – Mügeln –Kemnitz und Ostseebad Kühlungsborn – Bad Doberan“
- 26.12.2021                    **Online-Weihnachtscafé**  
mit Kurzbeiträgen verschiedener Mitglieder

### Statistik

Im Salonwagen in Nürnberg-Stein fanden an 22 Freitagen jeweils Clubabende statt. An den neun virtuellen Vereinstreffen nahmen 139 Personen teil (Vorjahr 5 Treffen mit 53 Teilnehmern).

Die vier Monatsveranstaltungen im Vereinslokal TSV Falkenheim wurden von insgesamt 55 Eisenbahnfreunden besucht (Vorjahr 74 Besucher bei sechs Veranstaltungen).

An der Besichtigung und der Bayern-Ticket-Tour nahmen 28 Personen teil. Dabei wurden 250 Eisenbahnkilometer zurückgelegt (Vorjahr 68).

Die Mitgliederversammlung am 11. September 2021 besuchten 25 Mitglieder.

Das Sommerfest musste wegen der Coronabeschränkungen entfallen, ebenso der im April 2020 geplante Waggonpfeletag. Der Waggonpfeletag im Dezember entfiel wegen des Wintereinbruchs.

Im Jahr 2021 erschienen zwei Ausgaben unserer Vereinszeitschrift NEF-Express sowie vier Ausgaben der Zeitschrift SCHIENE-aktuell, die den Vereinsmitgliedern übersandt wurden. SCHIENE-aktuell unterrichtet über das regionale Bahngeschehen und enthält jeweils auch Beiträge der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V..

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

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

Zusammengestellt von Raimund Scheder



Am 3. Juli 2022 fotografierte Frank Türpitz im südlichsten Regelspur-Bahnhof Deutschlands – Oberstdorf – den IC 1212 mit den beiden Loks 218 429 und 218 446 bei der Abfahrt in Richtung Dortmund. In Immenstadt wird der Zug umfahren, bis Stuttgart wird dann die ozeanblau-beige 218 446 als Zuglok fungieren.

Die gepflegte 151 074, inzwischen unterwegs für die Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, war am 10. Oktober 2021 mit Ersatzteilen aus dem DB Cargo Werk Nürnberg südlich von Otting-Weilheim unterwegs, als Walter Zick auf den Auslöser drückte.





