

NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



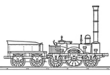
- Die Auferstehung der 01 1104
- Jahresrückblick 2022
- Aktuelles aus dem Vereinsleben



Vor den Go-Ahead-Ersatzzügen kommen derzeit interessante Fahrzeuge zum Einsatz. Als Thomas Nürnberger die 111 074 mit einer solchen Leistung am 7. April 2023 in Nürnberg Schweinau ablichtete, war sie erst wenige Minuten zuvor mit dem RE 90 (52370) nach Stuttgart in Nürnberg Hbf gestartet.

Drei Tage später, am 10. April 2023, nutzte Walter Zick den Ostermontag, um die 111 212 – die wie die oben gezeigte 111 074 von DB Gebrauchtzug vermarktet wird – ebenfalls vor dem RE 90 (52370) zu fotografieren. Er hatte sich dazu zwischen Roßtal und Raitersach nahe dem ehemaligen Haltepunkt Clarsbach platziert.





Wir brauchen Lösungen ...

An vielen Ecken und Enden kriselt es gerade in unserer Welt. Seien es die „großen“ Schauplätze wie der Ukraine-Konflikt oder Themen wie E-Mobilität, die Energie- und damit einhergehend die Heizungsproblematik oder auch vermeintlich kleinere Themen wie die aktuellen „Leistungen“ unserer Fußball-Nationalmannschaft oder die Nachwuchssorgen verschiedener Vereine. Probleme haben wir genug. Wo und wie finden wir Lösungen?

von Michael Mrugalla

Es könnte Vieles so einfach sein im Leben. Aber in der Realität gibt es immer wieder etwas, das uns aus der Spur wirft. Niemand hätte vor zwei Jahren damit gerechnet, dass wir plötzlich wieder einen furchtbaren Krieg quasi vor der Haustüre haben. Der oft zitierte „rote Faden“ ist irgendwie abhanden gekommen. Das, was sich unsere Regierung ausdenkt, verwirrt und verängstigt die Bevölkerung, viele eigentlich interessante Ansätze werden in einer „Hau-Ruck-Aktion“ umgesetzt und sind nicht zuende gedacht. Damit tut sich die Politik keinen Gefallen, im Gegenteil: Die Politikverdrossenheit steigt, die Glaubwürdigkeit der Mandatsträger – und damit deren Ansehen – sinkt.

Das Problem an der Geschichte: Es sind aktuell keine Lösungen in Sicht, nicht einmal vernünftige Alternativen. An manchen Stellen wird die künstliche Intelligenz (KI) als Heilsbringer ins Feld geführt. Diese kann vermeintlich stupide Aufgaben von den Menschen übernehmen und diese dadurch für „wertvollere“ Aufgaben freistellen. Eine Frage, die sich zwangsausfügt stellt, ist, ob die dann freigesetzten Menschen überhaupt in der Lage sind, diese „wertvolleren“ Aufgaben zu übernehmen. Eine weitere Frage ist, wohin sich das Thema KI entwickelt. Wird sie sich verselbstständigen und ist bald eine Bedrohung für uns Menschen?

Frei nach Paracelsus – „Ob Medizin oder Gift, entscheidend ist die Dosis“ – verhält es sich vermutlich auch bei diesem Thema. Und wir haben für Sie den Test gemacht: Auf Seite 21 finden Sie einen Beitrag, den KI für uns geschrieben hat. Wir suchen ja auch immer wieder nach Autoren für Beiträge in unserem Heft.

Diesmal haben wir einige gefunden. Der neue NEF-Express ist mal wieder gefüllt mit vielen interessanten Beiträgen. So finden Sie einige Berichte über die letzten Ausflüge und Besichtigungen des Vereins. Sie finden unter anderem aber auch einen interessanten Beitrag über einen Wiederbelebungsversuch einer historischen deutschen Fernverkehrsverbindung und einen nicht minder spannenden Aufsatz über die Wiederauferstehung der 01 1104, die seit wenigen Tagen wieder betriebsfähig ist und die Eisenbahnfans mehr, als einem manchmal lieb ist, in ihren Bann zieht. Außerdem stellt sich unser neuer Partnerverein, der 1. märklinclub Nürnberg e.V. vor.

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





Zwischen zwei Zügen ..

- 3 Wir brauchen Lösungen ...

Vereinsmeier

- 8 Weihnachtsfrühschoppen 2022
- 12 Jahreshauptversammlung 2023
- 15 Waggonputz 1/2023
- 37 Jahresrückblick 2022
- 41 Neuer Partnerverein des NEF: Der 1. märklin-club Nürnberg e.V.

NEF on tour

- 6 Jahresabschlussfahrt nach Coburg
- 9 Besichtigung des Albrecht Dürer Airport Nürnberg
- 15 Quer durchs Land Ticket-Tour zur Neubaustrecke Wendlingen (Neckar) – Ulm, zu den Miniaturwelten Stuttgart und zur Großbaustelle Stuttgart 21
- 19 Besuch der Rodachtalbahn

Hintergründiges

- 26 Vor 30 Jahren: Erfolgreiche Wiederbelebung einer historischen deutschen Fernverkehrsverbindung

Aktuelles

- 21 Ein Ausflug zur Härtsfeldbahn ...
- 30 Ein Traum wurde wahr: 01 1104 ist wieder betriebsfähig

Fahrplan

- 24 Veranstaltungskalender

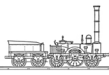


Der Bahnhof Drei Annen Hohne wird tagtäglich von zahlreichen Eisenbahnfreunden besucht, um mitunter gleich drei Dampfloks gleichzeitig in Betrieb zu erleben. Als Michael Mrugalla am 2. Juni 2023 vor Ort war, um 199 872 mit dem Zug 8938 nach Wernigerode zu fotografieren, wirkte der Bahnhof hingegen fast wie ausgestorben.

Am 24. Juni 2023 startete die zweite Sonderfahrt von Mönchengladbach nach Hameln: Diesmal beschildert als 01 1104, verlässt die Lok im Fokus der Kamera von Jürgen Prem mit ihrem Sonderzug am

Morgen die Hohenzollernbrücke in Köln und durchfährt mit einer schönen „Zwiebel“ am Schornstein den Bahnhof Köln Messe/Deutz. Im Hintergrund zu erkennen sind die Türme des Kölner Doms.



**Vereinsjubiläen**50 Jahre:

227	Mrugalla	Bernhard	10/1973
229	Bejdl	Renate	12/1973

45 Jahre:

258	Baumann	Max	07/1978
259	Prem	Jürgen	07/1978
260	Pelz	Roland	09/1978

30 Jahre:

341	Krause	Helga	07/1993
342	Probian	Klaus	07/1993

25 Jahre:

376	Nicolaus	Dr. Michael	12/1998
-----	----------	-------------	---------

15 Jahre:

408	Heußinger	Helmut	08/2008
-----	-----------	--------	---------

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.

Wir begrüßen unseren neuen Partnerverein

Als neuen Partnerverein heißen wir den 1. märklin-club Nürnberg e.V. herzlich willkommen. Wir freuen uns auf viele interessante Begegnungen!

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.



Jahresabschlussfahrt nach Coburg

Zum Jahresausklang besuchte am 17. Dezember 2022 eine Gruppe der Nürnberger Eisenbahnfreunde die ehemalige Residenzstadt Coburg, gleichzeitig Vestestadt und Stadt mit dem Bahnhof des Jahres 2022.

von Raimund Scheder

Die Bayern-Ticket-Tour startete am Nürnberger Hauptbahnhof mit dem RE 19 um 10.10 Uhr und führte zunächst mit mehreren Zwischenhalten nach Bamberg und von dort ohne Halt über die Neubaustrecke direkt nach Coburg.

Gleich nach der pünktlichen Ankunft in der Vestestadt um 11.18 Uhr erwartete Gerd Weibelzahl vom Verkehrsclub Deutschland die Nürnberger Gruppe und begann mit ei-

ner umfangreichen Führung durch den Coburger Bahnhof.

Nach umfangreichen Sanierungs- und Renovierungsarbeiten erstrahlt der Coburger Bahnhof in neuem Glanz. Die frühere Residenzstadt des Herzogtums Sachsen-Coburg und Gotha ist damit um ein Juwel reicher. Hier trifft zeitgenössisches Design mit neuen Sitzlandschaften auf Spätbarock. In den Oberlichtern der Empfangshalle ist der Co-



Bei frostigen Temperaturen warteten 193 801 und am anderen Zugende 193 802 darauf, wieder einen Regional-Express nach Sonneberg zu bringen.



burger Bahnhof im Zustand verschiedener Jahrzehnte dargestellt.

Bei der Renovierung, die über fünf Millionen Euro gekostet hat, standen stets die Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse der Reisenden im Mittelpunkt. In der Bahnhofshalle sind ein Reisezentrum der DB, eine Yormasfiliale, eine Buchhandlung und Zeitschriftenladen sowie Fahrkartenautomaten vorhanden.

Der renovierte Bahnhof wurde von der „Allianz pro Schiene“ mit dem Titel „Bahnhof des Jahres 2022“ ausgezeichnet.

Leider fehlt im Bahnhofsgebäude selbst eine Toilettenanlage. Diese befindet sich außerhalb des Bahnhofsgebäudes als gemeinsame Anlage für Bahnhof und Busbahnhof.

Auf Bahnsteig 1 hat die Initiative Stadtmuseum Schautafeln installiert, die die Geschichte des Coburger Bahnhofs dokumentieren.

Der erste Coburger Bahnhof wurde in den Jahren 1857 bis 1858 von der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft erbaut, da Coburg an der eingleisigen Hauptbahn Eisenach – Meiningen – Lichtenfels lag.

Das heutige Empfangsgebäude entstand in den Jahren 1911 bis 1923 in Form eines spätbarocken Schlossbaus, somit einer ehemaligen Haupt- und Residenzstadt angemessen.

Gerd Weibelzahl zeigte anschließend die Außenansicht und das Umfeld des Coburger Bahnhofs, so auch den Fürstenbau, der allerdings wegen Abschaffung der Monarchie



Am straßenseitigen Zugang zum Bahnhofsgebäude in Coburg ist dieses Schild montiert, das ihn als Bahnhof des Jahres 2022 ausweist.
Fotos (2): Michael Mrugalla



im Jahr 1918 nie als solcher benutzt wurde. Heute befindet sich dort ein Friseur.

Danach wurde der Busbahnhof besichtigt. Gerd Weibelzahl gab dabei Erläuterungen über die Anbindung Coburgs mit Bus und Bahn, insbesondere wies er auf die Verbindungskurven von der Neubaustrecke des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 8.1) zum Coburger Bahnhof hin.

Über diese Verbindungskurven erreichen täglich neben dem Regionalverkehr auch acht ICEs die Vestestadt. Von Coburg sind damit München, Wien, Hamburg und Berlin mit dem Fernverkehr erreichbar.

Auf dem Weg in die Innenstadt zum Mittagessen im Brauhaus zu Coburg gab Gerd Weibelzahl noch Erklärungen zur Stadtgeschichte.

Nachmittags war dann noch genügend Zeit, den Coburger Weihnachtsmarkt zu besuchen, das Schloss Ehrenburg im Rahmen einer Führung oder die Veste Coburg zu besichtigen.

Wegen des sehr frostigen Wetters beschloss die Gruppe, bereits in den späten Nachmittagsstunden zurück zu fahren, sodass Nürnberg bereits um 17.48 Uhr erreicht wurde. 🚩

Weihnachtsfrühschoppen 2022

Am zweiten Weihnachtsfeiertag 2022 stand wie jedes Jahr eine gemütliche, vormittägliche Zusammenkunft im Salonwagen auf dem Programm, bei der es wieder Kaffee, Glühwein und leckeres Weihnachtsgebäck gab.

von Michael Mrugalla

Das Hauptaugenmerk dieses Vormittags lag jedoch weniger auf den kulinarischen Genüssen, als vielmehr bei der Modellnachbildung diverser 218er, denn Jürgen Prem hatte eine

im Maßstab 1:32 gehaltene Nachbildung der 218 304 mitgebracht.

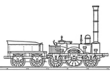
Bei der Baureihe 218 gibt es im Dach- und im Fahrwerksbereich diverse Bauartunterscheide. Diese wurden zusammengetragen und anhand der Aufzeichnungen wurde das Märklin-Modell dann kritisch unter die Lupe genommen. Schnell hat sich herausgestellt, dass die Wahl der Vorbildnummer etwas unglücklich ist und die nachgebildeten charakteristischen Merkmale besser zu einer anderen Vorbildmaschine passen würden.



Die Stärken und Schwächen des Spur-1-Modells der 218 304 wurden im Expertenkreis ausgiebig erörtert.

Foto: Michael Mrugalla

Ein interessanter Vormittag, den wohl alle anwesenden Besucher in lebhafter Erinnerung behalten werden, war schneller zu Ende, als manchem lieb war. 🚩



Besichtigung des Albrecht Dürer Airports Nürnberg

Warum besichtigt ein Eisenbahnfreundeverein den Nürnberger Flughafen? Neben der Eisenbahn, dem PKW-, LKW- und Schiffsverkehr ist der Flughafen Nürnberg ein bedeutender Verkehrsträger im Personen- und Frachtverkehr in der Metropolregion Nürnberg.

Die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. boten deshalb am 11. März 2023 als Vorprogramm zur Mitgliederversammlung die Besichtigung mit Busrundfahrt eines Wettbewerbers der Eisenbahn an. Zu dieser Veranstaltung hatten sich 39 Personen angemeldet.

von Raimund Scheder

Die Gruppe wurde am Tor 1 des Flughafens von Gästeführer Sebastian Reeh in Empfang genommen. Herr Reeh führte die Gruppe äußerst fachkundig über den Flughafen, informierte über die Betriebsabläufe und war für alle auftretenden Fragen ein kompetenter Ansprechpartner.

Bevor die Gruppe in den bereits auf dem Vorfeld wartenden Bus einsteigen konnte, war eine Sicherheitskontrolle der Besucher angesagt. Die Mäntel, Jacken und Taschen wurden durchleuchtet. Jeder wurde abgescannt und abgetastet, ob er nicht vielleicht doch Waffen, Messer, Pfefferspray oder Sprengstoff am Körper trug.

Es handelte sich um eine normale Kontrolle wie bei jedem Fluggast, aber auch bei den Beschäftigten, die am Flughafen arbeiten.

Die Eisenbahnfreunde haben sich während der Wartezeit bei der Sicherheitskontrolle ausgemalt, wie viele Züge noch pünktlich oder überhaupt noch fahren würden, wenn dieses Procedere auch bei der Bahn Anwendung fände.

Nach der Sicherheitskontrolle ging es dann mit dem Bus los.

Der Flughafen Nürnberg „Albrecht Dürer“ (IATA: NUE, ICAO: EDDN) ist der internationale Flughafen in der Stadt Nürnberg sowie der gleichnamigen Metropolregion und zweitgrößter Flughafen in Bayern. Er nahm 1955 als Ersatz für den bei Luftangriffen im Zweiten Weltkrieg zerstörten Flughafen Nürnberg-Marienberg seinen Betrieb auf.

Der Flughafen rangierte nach Fluggästen 2022 auf Platz neun der Flughäfen Deutsch-



Aufgrund der schwierigen Parkplatzsituation reisten die meisten Teilnehmer mit der U-Bahn an.



lands. Das Jahr 2018 war mit über 4,4 Millionen das Jahr mit dem bisher größten Passagieraufkommen an diesem Flughafen.

Die Betreibergesellschaft ist die Flughafen Nürnberg GmbH, Gesellschafter sind die Stadt Nürnberg (50 %) und der Freistaat Bayern (50 %).

Die Rundfahrt führte vorbei an der Vorfeldflotte, bestehend aus „Follow-me“ Autos und anderen Spezialfahrzeugen, darunter vielen Winterdienstfahrzeugen zur Freihaltung der Landebahn. Nachdem es leicht zu schneien begonnen hatte, waren die aufgerüsteten Winterdienstfahrzeuge bereits alle besetzt und damit einsatzbereit.

Weiter ging es zu den Hallen der Flughafenfeuerwehr. Bei der Vorbeifahrt des Bus-

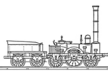
ses öffneten sich die Hallentore, sodass die Feuerwehrfahrzeuge, darunter drei Flugfeldlöschfahrzeuge mit 1.000 PS und 12.500 l Wasser an Bord, besichtigt werden konnten. Die rund 70 Personen umfassende Flughafenfeuerwehr besitzt abseits des Flugfelds ein Übungsgelände mit einer Flugzeugattrappe. Hier kann das Löschen von Triebwerks- und Kabinenbränden geübt werden.

Vorbei an der Großflugzeughalle (Hangar mit 15 Meter Torhöhe zur Wartung von Verkehrsflugzeugen) ging es dann Richtung Start- und Landebahn. Da reger Betrieb herrschte, konnten mehrere Starts und Landungen von Groß- und Kleinflugzeugen beobachtet werden.

Interessant waren die Einsätze von Spezialfahrzeugen zur Versorgung und Enteisung




Ein Schnappschuss aus dem Bus heraus, noch dazu bei einsetzendem Schneefall, aber die im Text erwähnten Flugfeldlöschfahrzeuge sind trotz der Umstände zu erkennen.



von Großflugzeugen. Herz des Flughafens ist das Terminal mit zwei Abflug- und einer Ankunftshalle und der Sicherheitskontrolle. Über vier ausfahrbare Fluggastbrücken gelangen Passagiere direkt ins Flugzeug. Es konnte aber auch beobachtet werden, dass Passagiere von der Abflughalle direkt zu ihrem Flugzeug laufen und einsteigen.

Weiter ging es zum Bereich der allgemeinen Luftfahrt. In diesem Bereich stehen die Businessjets von Firmen und Privatleuten.

Schließlich wurde der Tower, der 1999 errichtete, 48 Meter hohe Kontrollturm der Deutschen Flugsicherung, von außen besichtigt. Hier regeln die Fluglotsen den Luftverkehr. Danach führte die Rundfahrt zu den beiden Flugzeugwerften, die Businessjets betreiben, warten und ausstatten.

Nach Abschluss der Flughafentour überreichten die Nürnberger Eisenbahnfreunde dem Flughafenführer Sebastian Reeh und der Busfahrerin als Dank für die informative Führung je einen NEF-Beutel mit dem Adler-Logo des Vereins. Nachdem das Adler-Logo nur die Dampflok und den Tender zeigt, nicht jedoch den ersten Güterverkehr von zwei Fässern Bier, enthielten die Beutel je zwei Flaschen Lederer Pils. 

Daten und Zahlen des Flughafens Nürnberg

- Beschäftigte: 4.100
- Vorfeld: 246.845 m²
- Hallenvorfelder: 9484 m²
- Länge der Landebahn: 2.700 Meter
- Breite der Landebahn: 45 Meter
- Fläche insgesamt: 289 ha
- Abstellpositionen für Flugzeuge: 37



Bei der Besichtigungstour ergaben sich viele interessante Einblicke, auch ein Blick vom Rollfeld auf den Flughafen war vom Bus aus möglich.
Fotos (3): Michael Mrugalla



- Gebäudenähe Abstellpositionen: 6 (davon 4 mit Fluggastbrücken)
- Fluggast-Terminal: zwei Abflughallen, eine Ankunftshalle
- Fluggäste 2022: 3.272.138
- Flugbewegungen 2022: 48.216
- Parkplätze: 10.290
- Luftfrachtzentrum (Lagerfläche): 14.400 m²
- In den beiden Cargo-Centern werden jährlich durchschnittlich zwischen sechs- und zehntausend Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Im Jahr 2022 waren es 5.583 t. Der Großteil davon wird mit LKW weiter transportiert.
- Betriebszeit: 24 Stunden (kein Nachtflugverbot)

Jahreshauptversammlung 2023

Am Nachmittag des 11. März 2023 fand die diesjährige Jahreshauptversammlung statt. In den folgenden Zeilen folgt davon eine Zusammenfassung.

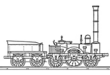
von Jörg Freudenberger

Zu Beginn begrüßte Vorsitzender Raimund Scheder die 32 Anwesenden und eröffnete die diesjährige Jahreshauptversammlung. Weiter folgten diverse Danksagungen an zahlreiche Mitglieder, die sich für das Vereinsleben engagieren:

- allen Ideengebern, Ausarbeitern und Reiseleitertätigkeiten bei den Ticket-Touren.
- allen Mitgliedern, die 2022 Dienste für den Verein geleistet haben.
- Ein großer Dank geht dabei an Frank Türpitz für die Gestaltung des NEF-Internetauftritts, seine laufende Betreuung und seine Gestaltungsideen.
- Besonderer Dank an Michael Mrugalla für die Gestaltung und Herstellung des NEF-Express und die Bereitstellung von Artikeln zur Veröffentlichung in der Zeitschrift SCHIENE-aktuell.
- allen Mitgliedern, die Berichte für NEF-Express und Schiene aktuell geschrieben haben.

- allen Korrekturlesern der NEF-Veröffentlichungen.
- Jörg Freudenberger für den reibungslosen Versand der NEF-Publikationen.
- allen, Vortragenden bei den Präsenzvorträgen im Vereinslokal und bei einer Online-Veranstaltung, dem von Michael Mrugalla durchgeführten NEF-Quiz.
- allen die bei den Waggonpflegetagen mitgewirkt haben, besonders an Bernhard Mrugalla bei der Renovierung der Waggoningangstreppe und dem Holzlieferanten Michael Rebelein
- Ulrich Montfort für den Versand der Geburtstagskarten.
- Gerhard Klug für die Betreuung des NEF-Internetauftritts und des NEF-E-Mail-Postfachs.

Laufende Arbeiten im und um den Waggon erfolgten durch den 1. Vorsitzenden, da es seit Jahren nicht mehr gelungen ist, einen Waggonwart zu bestellen.



Nachdem die Corona-Auflagen es gestattet haben, fand am 09. Juli 2022 wieder ein gemeinsames Sommerfest von NEF und MEC statt. Raimund Scheder bedankt sich bei allen und insbesondere bei Monika Mrugalla und ihrem Team und den MEC-Mitgliedern, die beim Fest einschließlich Zeltauf- und -abbau mitgewirkt haben, und natürlich bei den zahlreichen Besuchern des Sommerfestes.

Vereinsbibliothek

Die Vereinsbibliothek fristet ein wenig ein Schattendasein. Ausleihen finden nicht mehr statt. Die Bücherbestände sind weitgehend erfasst. Im Waggon wird ein Verzeichnis ausgelegt werden. Eine Sammlung von ungefähr 15 Eisenbahn-CDs/DVDs ist vorhanden, die ausgeliehen werden können. Ein Verzeichnis ist im Waggon vorhanden. Im Waggon liegen stets die neuesten Zeitschriften Eisenbahn-Kurier, eisenbahn-magazin und Lok-Magazin auf und können ausgeliehen werden.

Entwicklung Waggongrundstück

Keine neue Entwicklung. Aktuell ist von einer Bebauung des Waggongrundstücks nichts bekannt.

Die neu errichteten Mehrfamilienhäuser (116 Wohnungen) sind bezogen worden.

Der NEF hat sich verpflichtet, die Straße vor dem Waggongrundstück sauber zu halten. Auf der Straße vor dem Waggongrundstück werden noch Straßenbauarbeiten zur Erschließung der neuen Mehrfamilienhäuser stattfinden.


Dem Bericht schloss sich der Jahresrückblick 2022 an, der mit einer Bilderpräsentation begleitet wur-

de, die von Michael Mrugalla zusammengestellt worden war.

Im Anschluss stellte Ulrich Montfort den Kassenabschluss 2022 sowie den Abschluss der Reisekasse vor. Nach positivem Bericht durch die Kassenprüfer wurden sowohl die Kassiere als auch die gesamte Vorstandschaft einstimmig entlastet.

Als Rechnungsprüfer wurden Otwin Krause und Roland Pelz, als Vertreter Wolfgang Schnek und Monika Mrugalla bestimmt.

Es wurden wieder langjährige Mitglieder für ihre Vereinstreue geehrt. Jeder Geehrte erhielt eine Urkunde und einen Gutschein für ein Essen bei einer NEF-Veranstaltung. Die geehrten sind 50 Jahre: Bernd Zöllner; 40 Jahre: Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V., Jörg Freudenberger, Michael Rebelein und 25 Jahre: Richard Unger beim Verein

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



Wolfgang Klemm, der Vorsitzende der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, nahm die Urkunde entgegen. Foto: Michael Mrugalla



Waggonputz 1/2023

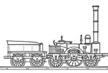
Am 8. April 2023 stand wieder einmal ein „Waggonpflegetag“ auf dem Programm. Ein paar fleißige Helfer hatten sich eingefunden und brachten den Wagen und das Gelände rund um unser Grundstück auf Vordermann.

von Michael Mrugalla

Hauptaufgabe der „Aktivisten“ war zunächst die Beseitigung von Laub und Unrat am und um unseren Standort. Aber auch am Salonwagen selbst wurde Hand angelegt. So

wurden zum Beispiel die Fenster gründlich geputzt. Highlight war natürlich wieder das gemeinsame Vespers nach der Erledigung der Arbeiten. 🍷





Quer durchs Land Ticket-Tour zur Neubaustrecke Wendlingen (Neckar) – Ulm, zu den Miniaturwelten Stuttgart und zur Großbaustelle Stuttgart 21

Zwanzig Nürnberger Eisenbahnfreunde fuhren am 15. April 2023 von Nürnberg Hbf über Donauwörth und die Donautalbahn zunächst nach Ulm Hbf.

von Raimund Scheder

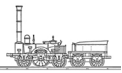
Hier wechselte die Gruppe auf die Neubaustrecke von Ulm nach Wendlingen, die am 11. Dezember 2022 eröffnet worden war.

Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist ein rund 60 Kilometer langer, neuer Baustein im Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen

Bahn und Teil des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm. Gebaut wurden 60 Kilometer neue Schienenwege, die mit bis zu 250 km/h befahren werden, 61 Kilometer Tunnelröhren, zwölf Tunnel, 37 Brücken und der Bahnhof Merklingen – Schwäbische Alb, der ergänzend zum Projekt realisiert wurde.



Beim knapp bemessenen Umstieg in Wendlingen musste sich Michael Mrugalla sputen, um schnell noch ein Foto der Zuglok 193 245 machen zu können.



Die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ist auch Teil des vorrangigen europäischen Eisenbahnvorhabens Nr. 17 (Paris – Bratislava) sowie Teil des von der Europäischen Kommission geplanten Kernnetzkorridors Straßburg – Donau.

Die Strecke verläuft weitgehend entlang der Bundesautobahn A 8.

Baubeginn war am 7. Mai 2012. Die Fertigstellung war für das Jahr 2019 geplant, sie hat sich allerdings um drei Jahre verzögert.

Der jetzt in Betrieb genommene Abschnitt von Ulm Hbf nach Wendlingen (Neckar) führt noch nicht bis Stuttgart Hbf weiter. Hier muss die Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs abgewartet werden. Die Fertigstellung des neuen Tiefbahnhofs in Stuttgart soll im Jahr 2025 erfolgen.

Bis dahin werden die Züge von und nach Stuttgart über die Filstalbahn und die Neckartalbahn über Plochingen nach Wendlingen (Neckar) geführt.

Bei Baubeginn ging man noch von Kosten für die Neubaustrecke in Höhe von 2,03 Mrd. EUR aus, schließlich stiegen die Kosten aber auf 3,99 Mrd. EUR.

Mit der neuen Strecke entstehen große Vorteile für Reisende in Baden-Württemberg: Im Fernverkehr profitieren Reisende auf der Relation Frankfurt – München von einer rund 15 Minuten kürzeren Reisezeit, im Nahverkehr gibt es stündlich eine Verbindung Ulm Hbf – Merklingen-Schwäbische Alb – Wendlingen (Neckar) sowie in der Gegenrichtung. Damit ergeben sich auch für Pendlerinnen und Pendler neue Perspektiven: Ulm und Stuttgart rücken näher zusammen, mit dem Bahnhof Merklingen – Schwäbische Alb wird zudem eine ganze Region durch die Schiene neu erschlossen.

Merklingen hat durch die Neubaustrecke somit zum zweiten Mal Bahnanschluss erhalten. Der erste Bahnanschluss lag an der Meterspurstrecke Amstetten – Laichingen, die im Jahr 1901 eröffnet und 1985 stillgelegt wurde. Die Strecke wurde weitgehend abgebaut. Lediglich zwischen Amstetten und Oppingen führen die Ulmer Eisenbahnfreunde Museumsbahnbetrieb durch.

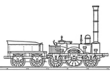
Auf der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm findet jetzt Deutschlands schnellster Nahverkehr statt. Dazu wurden die bisher für den München-Nürnberg-Express genutzten IC-Wagen nach Baden-Württemberg umgesetzt. Sie verkehren als IRE 200 nun auf der Neubaustrecke. Zugloks des Sandwichzugs sind Vectrons der Baureihe 193, die DB-Regio von der European Lok Pool AG (ELP) angemietet hat.

Die Zugsicherung erfolgt mit dem Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) Level 2, also ohne Signale. Zufahrtsicherungssignale sorgen dafür, dass nur Züge mit funktionierendem ETCS-Gerät auf die Neubaustrecke einfahren können. Falls die Zugsicherung mit ETCS, die vor Einfahrt in die Neubaustrecke vom Lokführer getestet werden muss, nicht funktionieren sollte, werden die Züge über die Altbaustrecke, die Filstalbahn und die Geislinger Steige, umgeleitet.

Nach Ankunft in Wendlingen und dem Mittagessen in Plochingen ging es dann weiter nach Stuttgart Hbf.

Hier stand der Besuch der MiniaturWelten Stuttgart gegenüber dem Hauptbahnhof auf dem Programm.

Geradezu sagenumwoben ist die Modellbahnanlage im Maßstab 1:160 (Spur N) des verstorbenen Stuttgarter Fahrdienstleiters Wolfgang Frey.



Der genaue Aufenthaltsort war über Jahrzehnte geheim. Schlummernd in einem S-Bahnhof, war sie Besuchern lange Zeit völlig unzugänglich. Seit 2017 ist die Modellbahnanlage in Stuttgart der Öffentlichkeit wieder zugänglich.

Über einen Zeitraum von 30 Jahren schuf Wolfgang Frey eine original- und maßstabsgetreue Abbildung von Stuttgart mit Kopfbahnhof, markanten Gebäuden und Gleisen. Entstanden ist dabei eine Anlage, die unter künstlerischen und modellbauerischen Aspekten überzeugt und Stuttgart so zeigt, wie es in den Siebziger- und Achtziger-Jahren des letzten Jahrhunderts war.

Die Anlage besteht aus einem Hauptteil und kleineren Nebenteilen. Die bebaute Modell-

fläche beträgt ca. 180 m². Es handelt sich um Europas größtes Stadtmodell mit rund 500 original nachgebildeten Gebäuden.

Nach Fertigstellung des Gesamtprojekts Stuttgart 21 und der Neugestaltung der bisherigen oberirdischen Bahnflächen ergeben sich dann interessante Vergleiche von einst und jetzt.

Im Rahmen einer Führung wurden viele kleine Details der Anlage erläutert, wie zum Beispiel der dargestellte Pragfriedhof mit beschrifteten Grabsteinen und das im Maßstab 1 : 160. Das Material für die Gebäude besteht aus alltäglichen Materialien, wie z. B. Verpackungen, Trinkhalmen und Radiergummis.

Auf der Anlage fahren allerdings nur wenige Züge, die mit Einzeltrafos gesteuert werden,



Ein Großteil der Reiseteilnehmer wurde auf dem Gruppenfoto vor dem Gleisbildstellpult verewigt, das freundlicher Weise von einem Mitarbeiter der MiniaturWelten Stuttgart gemacht wurde.



da keine Dokumentation über die Zugsteuerung der Anlage vorliegt.

Anschließend bestand noch Gelegenheit, den „InfoTurmStuttgart“ zu besuchen, um sich über das Bahnprojekt Stuttgart 21 zu informieren. Die Geschichte von Stuttgart 21 ist die Geschichte eines Verkehrs- und Städtebauprojekts, mit dessen Bau im Jahr 2010 nach über 15-jähriger Planung begonnen wurde. Stuttgart 21 geht auf Diskussionen um die Schaffung einer schnellen Verbindung zwischen Stuttgart und Ulm als Fortsetzung der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart in den 1980er-Jahren zurück. Aufbauend auf einem Vorschlag von Gerhard Heimerl von 1988 und verschiedenen Forderungen der Beteiligten, wurde in einem mehrjährigen Diskussionsprozess das Konzept Stuttgart 21

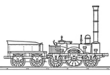
entwickelt und 1994 der Öffentlichkeit vorgestellt. Nach weiteren Studien folgten 1997 die Raumordnung und ab 2001 die Planfeststellungsverfahren. 2007 einigten sich die Beteiligten auf die Finanzierung des Projekts, dessen Realisierung Ende 2009 abschließend beschlossen wurde.

Am 2. Februar 2010 begannen offiziell die Bauarbeiten. Nach mehreren Verschiebungen ist die Inbetriebnahme der neuen Bahnanlagen von Stuttgart 21 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 vorgesehen. Die Kosten des Projekts Stuttgart 21 haben sich zwischenzeitlich von 4,526 Mrd. EUR (2004) auf 9,79 Mrd. EUR (2022) erhöht.

Über den aktuellen Bauzustand von Stuttgart 21 berichtet das NEF-Mitglied Rainer



Beindruckend ist die Detailtreue und der Ideenreichtum, mit dem der Erbauer diese absolut sehenswerte Modellbahn baute.
Foto: Michael Mrugalla



Gubitz mit einigen Bildern im Internet unter www.nef-online.de.

Zurzeit ist das Hauptgebäude des alten Stuttgarter Hauptbahnhofs, der Bonatzbau, völlig entkernt und nicht zugänglich. Die Gleisanlagen sind nur über lange, in weiten Bögen verlaufende Wege von der Ost- und Westkante des Bonatzbaus erreichbar. Dadurch wird das Baufeld freigehalten. Zur Aufmunterung sind am Boden der Zugangswege immer wieder Hinweise angebracht, wie weit es noch zu den Bahnsteigen ist. Für in der Mobilität eingeschränkte Personen ist ein Fahrdienst eingerichtet.


Positiv ist während der langen Wege zu den Bahnsteigen, dass in den Bauzäunen links und rechts der Wege durchsichtige Plänen eingearbeitet sind und damit den Blick auf die Baustelle freigeben. An den Bauwänden gibt es außerdem noch Erläuterungen zu Stuttgart 21.

Zur Rückfahrt nach Nürnberg benutzten die Nürnberger Eisenbahnfreunde die Alt-

baustrecke, nämlich die Filstalbahn, zwischen Stuttgart und Ulm über Geislingen (Steige).

Die Strecke wurde bereits 1850 eröffnet. Sie gilt wegen der Geislinger Steige auch als erste Überquerung eines Mittelgebirges in Europa. Seit 1933 ist die zweigleisige Filstalbahn elektrifiziert. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Die Filstalbahn wurde 2021 modernisiert. In Süßen wurde ein elektronisches Stellwerk errichtet. Die Strecke soll bis 2030 in den digitalen Knoten Stuttgart integriert und mit digitalen Stellwerken, dem Zugsicherungssystem ETCS und automatisiertem Fahrbetrieb ausgerüstet werden.

Über Ulm Hbf und mit Umstiegen in Donauwörth und Treuchtlingen ging es dann zurück nach Nürnberg Hbf.

Während der ganzen Tagesfahrt nach Stuttgart und zurück wurden Züge der Bahngesellschaften DB Regio AG Bayern, agilis, DB Regio AG Baden-Württemberg, SWEG Bahn Stuttgart GmbH und Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH benutzt. 

Besuch der Rodachtalbahn

Nach längerer Zeit war die Museumsbahn Nordhalben – Steinwiesen im Landkreis Kulmbach wieder einmal das Ziel einer Exkursion der Nürnberger Eisenbahnfreunde.

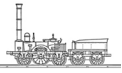
von Klaus Probst

Zunächst fuhr man mit dem RE 42 (4986) um 8:38 Uhr über Bamberg (von dort fuhr der hintere Zugteil weiter nach Würzburg) zum ersten Etappenziel Kronach.

Da unser Ziel, die Museumsbahn Rodachtal, nicht mehr an das Schienennetz angebunden ist, mussten wir auf den Omnibus Richtung Hof umsteigen. Mit ein paar Minuten Verspätung traf der Bus mit Fahrradanhänger ein.

Vorher gab es noch ein uriges Gefährt zu sehen, einen autonom durch Kronach fahrenden Kleinbus. Aus rechtlichen Gründen muss jedoch ein Begleiter mitfahren. Wegen einer Baustelle musste der Bus einige Umwege fahren.

Nach einer etwas verlängerten Fahrzeit erreichte die 18-köpfige Reisegruppe des NEF das Ziel, den Bahnhof Nordhalben. Dort be-



größte uns der der 1. Vorsitzende des Vereins Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e. V., Herr Ralf Ellinger.

Er erläuterte die Geschichte des Vereins und der Museumsbahn. Dabei erwähnte er unter anderem die schwierigen und langwierigen Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn, die fast an der Forderung nach einem höheren Kaufpreis gescheitert wären, da zum damaligen Zeitpunkt der Stahlpreis sehr hoch war. Auch erläuterte er die Umstände, warum die Museumsbahn ein Inselbetrieb ist.

Danach nutzten die Reiseteilnehmer die Gelegenheit zum Fotografieren und sich mit flüssiger und fester Nahrung zu stärken.

Um 14 Uhr ging es dann endlich mit dem Schienenbusgespann aus 798 731 und 998

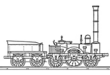
744 auf die Reise nach Steinwiesen. Mit dem Steuerwagen voraus führte uns die Fahrt rodachabwärts durch das malerische Tal. In Steinwiesen hatten wir ca. 20 Minuten Aufenthalt.

Dann ging es Motorwagen voraus auf die Rückreise nach Nordhalben. Da es ständig bergauf ging, konnten wir den Motorsound genießen. Dort angekommen, konnten wir nochmal Flüssignahrung zu uns nehmen, eine Motorradgruppe und andere Gäste hatten in der Zwischenzeit die Würstchenbestände aufgebraucht.

Bis zur Abfahrt unseres Busses Richtung Bad Steben konnte man sich noch auf dem Gelände umschauen und fotografieren. So wurde ein Culemeyer entdeckt, aber auch ein SKL



In Nordhalben konnte Bernhard Mrugalla den 998 744 im Bild festhalten, der im Moment zusammen mit dem hinter ihm stehenden 798 731 den Gesamtverkehr der Museumsbahn bewältigt.



konnte im hinteren Bereich des Bahnhofs entdeckt werden.

Nicht allzuweit vom Bahnhofsende über dem Bergrücken liegt die Grenze zu Thüringen. Doch dann tauchte der Bus auf, welcher uns nach Bad Steben brachte, welches in gut 20 Minuten erreicht wurde. Einige Teilnehmer versorgten sich vor der Weiterreise mit leckerem Eis.

Ab Bad Steben fuhren wir dann mit dem RegioShuttle 650 718 der agilis nach Hof. Ein letztes Mal war Umsteigen angesagt. Wieder mit der DB folgte die letzte Etappe über Bayreuth zurück zu unserem Ausgangspunkt, dem Nürnberger Hauptbahnhof. Dorthin brachte uns der RE aus 612 168 und 612 598



Für die Weiterfahrt nach Hof stand in Bad Steben der agilis-650 718 bereit und wartete auf Fahrgäste. Foto: Bernhard Mrugalla

die in Pegnitz an den 612 565 gekuppelt wurden. So fand ein Tag mit schönem Wetter ein erfolgreiches Ende.

Ein Ausflug zur Härtsfeldbahn ...

Wie im Vorwort schon erwähnt, haben wir ausprobiert, ob künstliche Intelligenz – in diesem Fall „ChatGPT“ – helfen kann, interessante Beiträge für unser Vereinsheft zu liefern. Das Ergebnis finden Sie in den folgenden Zeilen.

von Michael Mrugalla + ChatGPT

Die Aufgabenstellung lautete: „Beschreibe einen Ausflug zur Härtsfeldbahn“. Das erste Ergebnis dazu war Folgendes:

Die Härtsfeldbahn ist eine schmalspurige Eisenbahnstrecke im Süden Deutschlands, die von Aalen nach Dillingen an der Donau führt. Ein Ausflug zur Härtsfeldbahn bietet eine wunderbare Möglichkeit, die malerische Landschaft der Schwäbischen Alb zu erkunden und die historische Bedeutung der Bahnstrecke zu erleben.

Um den Ausflug zu beginnen, kann man von Aalen aus den Zug der Härtsfeldbahn neh-

men. Die Züge sind historische Dampf- oder Diesellokomotiven, die liebevoll restauriert und gepflegt wurden, um das Nostalgie-Erlebnis zu komplettieren. Während der Fahrt kann man die wunderschöne Landschaft der Schwäbischen Alb genießen und die idyllischen Dörfer und Städte entlang der Strecke bewundern.

Eines der Highlights der Härtsfeldbahn ist die Fahrt über die bekannte Geislinger Steige, eine steile und kurvenreiche Strecke, die den Zug auf eine beeindruckende Aussichtsplattform führt. Von hier aus kann man einen atemberaubenden Blick auf die Landschaft



genießen und die technische Leistung bewundern, die erforderlich war, um eine Bahnstrecke über diese herausfordernde Topographie zu bauen.

Die Härtsfeldbahn hat auch mehrere Haltestellen entlang der Strecke, die es den Passagieren ermöglichen, auszusteigen und die Umgebung zu erkunden. Zum Beispiel gibt es in Neresheim ein Kloster, das für seine barocke Architektur und seine Kunstwerke bekannt ist, und in Giengen an der Brenz das Steiff-Museum, das weltweit bekannte Stofftiere und Plüschtiere herstellt.

Insgesamt bietet ein Ausflug zur Härtsfeldbahn ein wunderbares Erlebnis für alle, die die Natur und die Geschichte Deutschlands lieben. Die Fahrt mit historischen Zügen, die atemberaubende Landschaft der Schwäbischen Alb und die Möglichkeit, lokale Sehenswürdigkeiten zu erkunden, machen diese Bahnfahrt zu einem unvergesslichen Erlebnis.

Nachdem das Ergebnis ein paar Punkte enthielt, die nicht so ganz zur Realität passen, wurde bei der Aufgabenstellung nachgebessert: „Beschreibe einen Ausflug zur Härtsfeld-Museumsbahn“. Hier das Ergebnis:

Die Härtsfeld-Museumsbahn ist eine historische Eisenbahnstrecke in Baden-Württemberg, Deutschland. Sie ist eine beliebte Touristenattraktion und bietet Besuchern die Möglichkeit, in eine vergangene Zeit einzutauchen und die Schönheit der Landschaft zu genießen.

Ein Ausflug zur Härtsfeld-Museumsbahn beginnt normalerweise am Bahnhof in Neresheim, einem malerischen Dorf am Fuße der Schwäbischen Alb. Von hier aus können Besucher eine Fahrt mit der historischen Dampflok aufnehmen, die sie durch die idyllische Landschaft der Region führt.

Während der Fahrt haben die Passagiere die Möglichkeit, die herrliche Landschaft zu genießen und einige der historischen Gebäude und Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke zu bewundern. Die Fahrt führt durch kleine Dörfer und vorbei an Feldern, Wiesen und Wäldern, die typisch für die Region sind.

An einem der Haltepunkte entlang der Strecke können Besucher aussteigen und die historischen Gebäude und Einrichtungen erkunden, die Teil des Museums sind. Hier können sie mehr über die Geschichte der Eisenbahn erfahren und einige der alten Lokomotiven und Waggons besichtigen, die auf der Strecke eingesetzt wurden.

Ein Ausflug zur Härtsfeld-Museumsbahn ist ein unvergessliches Erlebnis für jeden Eisenbahnliebhaber und bietet auch eine großartige Möglichkeit, die wunderschöne Landschaft und Geschichte der Region zu entdecken.

Und weil es angeblich so ist, dass der Text überarbeitet wird, wenn man die identische Anfrage erneut stellt, haben wir auch das ausprobiert. Aufgabe: „Beschreibe einen Ausflug zur Härtsfeld-Museumsbahn“ Ergebnis:

Die Härtsfeldbahn ist eine historische Eisenbahnstrecke, die durch die Region Härtsfeld in Baden-Württemberg, Deutschland, führt. Ein Ausflug zur Härtsfeldbahn bietet eine einzigartige Gelegenheit, die Region auf eine ganz besondere Weise zu erkunden und die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland zu erleben.

Der Ausflug beginnt normalerweise am Bahnhof in Neresheim, wo Besucher an Bord eines historischen Zuges steigen. Die Züge werden von Dampflokomotiven oder historischen Diesel- oder Elektrolokomotiven gezogen und fahren auf einer eingleisigen Strecke durch die malerische Landschaft.



Während der Fahrt haben die Passagiere die Möglichkeit, die Schönheit der Region zu genießen, einschließlich der Hügel, Felder und Wälder, die typisch für die Landschaft in dieser Region sind. Die Fahrt führt auch durch kleine Dörfer, die von historischen Gebäuden und Kirchen geprägt sind.


Einige der Haltestellen entlang der Strecke sind auch interessante Sehenswürdigkeiten, wie zum Beispiel der Bahnhof in Dischingen, der als eines der ältesten Bahnhofsgebäude Deutschlands gilt. Hier können Besucher auch die historischen Waggons und Lokomotiven besichtigen, die auf der Strecke eingesetzt wurden, und mehr über die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland erfahren.

Ein weiterer Höhepunkt der Fahrt ist die Fahrt über die imposante Brücke bei Ober-

dorf, die eine atemberaubende Aussicht auf die umliegende Landschaft bietet.

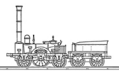
Ein Ausflug zur Härtsfeldbahn ist ein unvergessliches Erlebnis, das Besucher zurück in eine andere Zeit führt und die Schönheit und Geschichte der Region auf eine einzigartige Weise erleben lässt.

Alles in allem eine interessante Entwicklung mit noch relativ viel „Luft nach oben“. In absehbarer Zeit werden uns solche Systeme bei der Erstellung des Vereinshefts wohl noch nicht großartig unterstützen können.

In vielen anderen Bereichen unseres Alltags wird uns die künstliche Intelligenz aber vermutlich schneller und öfter begegnen, als uns das lieb ist. 



Etwas Echtes haben wir auch noch: Zum Saisonbeginn am 1. Mai wurde der Haltepunkt Iggenhausen eingeweiht. Bernhard Mrugalla war dabei, als der T 33 mit dem Öffnungszug mit Blasmusik feierlich empfangen wurde.



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:

7. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
8. Sa	14.00 Uhr	Salonwagen	Sommerfest mit unserem Partnerverein MEC Nürnberg e. V.
14. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
21. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
28. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Gastvortrag von Hans-Martin Schmid: Sáavatal, Teil 1

August:

4. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
11. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
18. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
19. Sa		Exkursion	Besuch der Lokwelt in Freilassing
25. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Volker Kabisch: Zug um Zug durch Kuba, Teil 2

September:

1. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
8. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
15. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
22. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
29. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Joachim Neu: Dampfbetrieb in Berlin

Oktober:

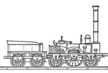
5. Do		Exkursion	Besichtigung Magnet-Schwebebahn Bögl
6. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
20. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
27. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Der weiße Fleck

November:

3. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
10. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
17. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Leonhard Kiesel zeigt Schmalfilme aus seinem Archiv
24. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

Dezember:

1. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
8. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
15. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
22. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26. Mo	10.30 Uhr	Salonwagen	Weihnachtsfrühschoppen
29. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
30. Sa		Exkursion	Jahresabschlussfahrt



Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V.

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

www.sfnbg.de

- | | | | |
|--------|-----------|---------|--|
| 14.07. | 19.30 Uhr | Vortrag | „Straßenbahnbetriebe in Ungarn“ |
| 09.09. | 19.30 Uhr | Vortrag | „100 Jahre Bus in Nürnberg“ |
| 13.10. | 19.30 Uhr | Vortrag | „Der Oberleitungsomnibus der Nürnberg-Fürther Straßenbahn“ |
| 10.11. | 19.30 Uhr | Vortrag | „DB-Regio-Züge zwischen Nürnberg und Bamberg“ |

Das aktuelle Programm der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V. finden Sie auf deren Homepage unter www.sfnbg.de/termine.



Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

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

www.mec-nuernberg.de

Clubabende: jeweils montags, ab 19.30 Uhr
außer an Feiertagen

Nähere Angaben entnehmen Sie bitte der Homepage
des Modelleisenbahnclubs unter www.mec.nuernberg.de

Öffentliche Besichtigungstermine:

- | | | |
|--------------------|---------------------|---|
| 16.09.2023 | 10.00 bis 18.00 Uhr | Modulbahnausstellung
bei IGE Hersbruck |
| 28. und 29.10.2023 | 08.00 bis 18.00 Uhr | Modulbahnausstellung
im DB-Museum |
| 18. und 19.11.2023 | 10.00 bis 17.00 Uhr | Jubiläumsausstellung im Clubheim |
| 02. und 03.12.2023 | 10.00 bis 17.00 Uhr | Jubiläumsausstellung im Clubheim |



Fränkische Museumseisenbahn e. V.

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

www.fraenkische-museumseisenbahn.de

Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

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

Die Zirndorfer Eisenbahnfreunde treffen sich jeden zweiten und vierten Donnerstag
im Monat in ihrem Vereinsheim in der Weiherhofer Hauptstraße 23 in 90513 Zirndorf-Weiherhof



Vor 30 Jahren: Erfolgreiche Wiederbelebung einer historischen deutschen Fernverkehrsverbindung

Unter Teilnahme von viel Prominenz aus Politik und Führungsetagen der RBD Erfurt sowie BD Nürnberg und Pressevertretern startete am 18.12.1992 der Nürnberger 614 023/24 am Erfurter Hauptbahnhof zu einer Präsentationsfahrt nach Schweinfurt und zurück. Nach dem ein Jahr zuvor erfolgten Lückenschluss zwischen Mellrichstadt und Rentwertshausen war es durch die am gleichen Tage wiedereröffnete Grimmenthaler Kurve (Grimmenthal – Ritschenhausen) die erste direkte durchgängige Fahrt nach 47 Jahren. Ab dem Fahrplanwechsel im Mai 1993 hoffte man dann auch im deutschen Fernverkehr auf die Rückkehr zu alter Blüte über diese Relation. Doch es kam anders.

von Volker Kabisch

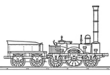
Schon Heinrich Heine notierte 1843, als er den Schock durch die Eisenbahnen so beschrieb, in seinem Reisetagebuch: „Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen. Sogar die Elementarbegriffe von

Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt nur noch die Zeit übrig.“

Wie recht er damit hatte und bis heute hat, wird so wie an keiner anderen Strecke auf der



Am 18. Dezember 1992 traf der 614 023/024 im Rahmen der Präsentationsfahrt im Erfurter Hbf mit einem RZD Militärzug, der damals von Erfurt nach Brest verkehrte, zusammen.
Foto: Volker Kabisch



heutigen KBS 570/815 Erfurt – (Meiningen –) Schweinfurt deutlich, ist sie geradezu ein explizites Beispiel dafür, dass im deutschen Fernverkehr heute nicht mehr die Entfernung eine Rolle spielt, sondern nur noch die Fahrzeit. Diese Strecke vermittelte einst die kürzeste Verbindung auf der Route Berlin – Mitteldeutschland – Stuttgart – Südwestdeutschland.

**VT 614****Sonderfahrt der Deutschen Bahnen**

**Erfurt - Arnstadt - Gräfenroda - Oberhof -
Zella-Mehlis - Suhl - Grimmenthal -
Mellrichstadt - Bad Neustadt - Burglauer -
Münnerstadt - Ebenhausen - Poppenhausen -
Schweinfurt**

18. Dezember 1992

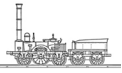
So gab es im Fahrplan Sommer 1939 allein fünf D-Zugpaare in dieser Relation ab Berlin auf dieser Strecke, mit Zielen bzw. Kurswagen nach Stuttgart, Konstanz, Schaffhausen, Zürich, Mailand, Genua, Rom und Neapel. Dazu kam noch ein Zugpaar des FD-Zugnetzes (FD 7/8) mit Kurswagen nach Ventimiglia, welches die 158 km lange Strecke Erfurt – Schweinfurt mit einer Fahrzeit von 2:27 Stunden bzw. 2:17 Stunden in der Gegenrichtung

nonstop durchfuhr. Ergänzt wurde dieses Angebot durch das überregionale Eilzugpaar E 389/390 München – Nürnberg – Bamberg – Schweinfurt – Meiningen – Eisenach und zurück.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 war es durch die Unterbrechung der Strecke zwischen Mühlfeld und Rentwertshausen mit dieser Herrlichkeit zu Ende.



In der Abstellgruppe R V am Erfurter Hauptbahnhof traf der 614 023/024 auf die damals noch allgegenwärtige Baureihe 232. Volker Kabisch hielt im Bild Farben und Fahrzeuge fest, die heute aus dem Alltag verschwunden sind.



Während diese in der Folgezeit auf bayerischer Seite zu nur noch regionaler Bedeutung herabsank, ist auf der thüringischen Seite wieder ein beachtliches, hochwertiges Zugangebot (ab Meiningen), besonders zur Anbindung der Bezirksstadt Suhl an den Rest der DDR, von der DR aufgebaut worden.

Mit dem Lückenschluss (Mellrichstadt – Rentwertshausen) am 28.09.1991 und der Wiedereröffnung der Grimmenthaler Kurve am 18.12.1992 hoffte man, im Fernverkehr ab dem Sommerfahrplanwechsel 1993 mit drei D-Zugpaaren, die später sogar zum Interregio aufgewertet wurden, wieder an die Vorkriegstradition anknüpfen zu können.

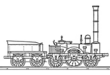
Doch der Strom der Reisenden hatte sich auf Grund der Anfang der 1990er-Jahre eröffneten Neu- und Ausbaustrecken andere und vor allem schnellere, aber eben längere Routen via Frankfurt/M gesucht. So blieben

die Fahrgastzahlen (im Durchschnitt 58 Personen/Zug) weit hinter den Erwartungen zurück. Dazu kam noch ein nicht unerheblicher betrieblicher Aufwand durch zweimaliges Kopfmachen in Schweinfurt und Würzburg und zusätzlichen Lokwechsel in Erfurt bzw. Arnstadt wegen der fehlenden Elektrifizierung.

Für den auf Gewinn getrimmten DB-Fernverkehr (ehem. Reise und Touristik) standen somit diese InterRegio ganz oben auf der Streichliste beim Konzept MORA (Marktorientierte Angebotsanpassung). Schon ab dem Fahrplanwechsel im Juni 1996 wurde das IR-Angebot auf nur noch ein Zugpaar (IR 2202/2203) zusammengestrichen. Dabei wurde diesem IR-Zugpaar sogar noch der renommierte, ehemalige Name des Städteexpress Ex 150/157 „Rennsteig“ verliehen.



Der Lückenschluss zwischen Mellrichstadt und Rentwertshausen wurde am 28. September 1991 mit einem Eröffnungszug gefeiert. Jürgen Neller hielt dieses denkwürdige Ereignis im Bild fest.




Mit der Auflösung des Geschäftsbereichs (GB) Traktion zum 01.01.1999 und der Aufteilung von Lokomotiven und Personal auf die einzelnen Transportbereiche wurde dieser Restverkehr nun endgültig unwirtschaftlich. Denn die für die Bespannung des verbliebenen IR-Zugpaars nötige Lok der Baureihe 232 musste nun separat vom GB Cargo angemietet werden, während die Lokpersonale wegen der genannten Aufteilung nicht mehr in mit Fern- und Nahverkehr wirtschaftlich gemischten Dienstschichten eingesetzt werden konnten.

Es vergingen dann bis zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2001 nur noch wenige Jahre, bis der nach 1993 wiederbelebte, aber am Ende erfolglose Fernverkehr auf dieser Strecke wieder Geschichte war.

Heute verbindet eine gut ausgelastete, durch DB Regio im 2-Stunden-Takt betrieb-

ne RE-Linie mit einer Fahrzeit von 2:20 Std Erfurt mit Schweinfurt und Würzburg.

Zum Schluss soll nicht unerwähnt bleiben, dass es bei der eingangs erwähnten Präsentationsfahrt am 18.12.1992 im Erfurter Hauptbahnhof zur einzigen, dem Autor bekannten Begegnung eines DB-614er mit einem aus russischen Weitstreckenwagen im Breitprofil gebildeten Reisezug der SŽD/RŽD (Militärzug Erfurt – Brest) gekommen ist. 



Im Bahnhof Ebenhausen (Ufr.) begegnete Jürgen Neller einem richtigen Fernverkehrszug in Form der 229 147, die mit einem InterRegio unterwegs war.



Ein Traum wurde wahr: 01 1104 ist wieder betriebsfähig

Am 8. Juni 2023 konnte die Aufarbeitung der Museumslok 012 104-6 (alias 01 1104) des Vereins ‚Faszination Dampf‘ bei der Centralbahn in Mönchengladbach erfolgreich abgeschlossen werden. Die einstige DB-Schnellzugdampflok der Baureihe 01.10 ist damit nach 45 Jahren erstmals wieder betriebsfähig. 14 Jahre arbeiteten tatkräftige Mitglieder und Helfer des Vereins mit Unterstützung von Eisenbahn-Fachwerkstätten und externen Firmen an der betriebsfähigen Aufarbeitung dieser Lok.

von Jürgen Prem

Ein neuer Star steht somit wieder für Dampfsonderfahrten in Deutschland zur Verfügung. Die wechselvolle Geschichte dieser Lok und der lange Weg ihrer Restaurierung soll aus diesem freudigen Anlass in Erinnerung gerufen werden. Einen ausführlicheren Beitrag mit vielen Bildern finden Sie auf unserer Homepage unter www.nef-online.de.

Die heutige Museumslok 012 104-6 wurde im Jahr 1940 von der Deutschen Reichsbahn als 01 1104 in Dienst gestellt, gebaut bei der Berliner Maschinenbau-Gesellschaft (vormals Schwartzkopff) unter der Fabriknummer 11360. Sie entstammt dem ersten und einzigen Lieferlos der dreizylindrigen Pazifiklok der Baureihe 01.10 mit den Betriebsnummern 01 1052 - 1105, welche die Deutsche Reichsbahn neben der Baumusterlok 01 1001 von 1939 nach Beginn des 2. Weltkriegs noch fertigen ließ.

Die Lokomotiven der Reihe 01.10 sind damals mit Stromlinienverkleidung und 5-achsigem Tender der Bauart 2'3 T 38 ausgeliefert worden, waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h zugelassen und wurden auf verschiedene Betriebswerke in Deutschland verteilt. Das erste Heimatbetriebswerk der letzten sechs abgelieferten Maschinen 01 1100 - 1105 war München Hbf, nach zwei Jahren wurden die Maschinen nach Nürn-

berg Hbf abgegeben, das Einsatzgebiet änderte sich, es kamen Einsätze über Würzburg nach Frankfurt/Main und über Regensburg und Passau bis nach Linz dazu.

Das Kriegsende erlebte die bereits teilweise „entstromte“ 01 1104 beim Bw Kassel als betriebsfähig abgestellte Lok, für die zunächst kein weiterer Bedarf bestand. Erst 1946 kam die Lok beim Bw Kassel wieder zu ersten Einsätzen. Dem Bw Kassel blieb die Lok bis 1957 treu, wechselte dann für gute fünf Jahre zum Bw Bebra, kam aber 1963 noch einmal für vier Jahre nach Kassel zurück.

Im März 1954 hatte die Lok einen neuen Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer in vollständig geschweißter Ausführung erhalten, und im Mai 1957 erfolgte der Umbau von Kohle- auf Ölhauptfeuerung. Damit zählten die so umgebauten 34 ölgefeuerten Maschinen der Baureihe 01.10 neben den zwei DB-Neubauloks der Baureihe 10 zu den leistungsfähigsten Schnellzug-Dampflokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn.

Im täglichen Einsatz vor schweren Schnellzügen auf der Nord-Südstrecke lief die 01 1104 mit ihren Schwesterloks jahrelang nordwärts bis nach Hamburg und Lübeck und südwärts bis nach Frankfurt/Main, Würzburg und sogar über Schweinfurt bis Bamberg.



Dank der Ölfeuerung waren auch längere Zugfahrten über sechs Stunden im Durchlauf von Würzburg bis Hannover oder von Hannover nach Frankfurt an der Tagesordnung, wobei gerade in den späten 1950er-Jahren Tageslaufleistungen bis über 1.100 km und Monatslaufleistungen bis zu 26.000 km erreicht wurden.

Der Strukturwandel in der Zugförderung hin zu immer mehr elektrifizierten Streckenabschnitten schritt bei der DB gerade in den frühen 1960er-Jahren zügig voran, sodass die Einsatzfelder der leistungsstarken Schnellzugloks zusehends zusammenschumpften. 1963 war den Loks in Bebra mit der Elektrifizierung der Nord-Süd-strecke das bisherige Haupteinsatzgebiet abhandengekommen, und 1967 war mit Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Gießen und Kassel auch in Kassel kein sinnvolles Einsatzgebiet mehr gegeben, sodass die 01 1104 im

April 1967 zum Bw Hamburg-Altona abgegeben wurde.

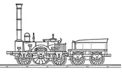
In Norddeutschland konnte die Maschine ab April 1967 auf langen Fahrten von Hamburg-Altona nach Westerland noch einmal zeigen, was in ihr steckt. Mit Einführung des neuen EDV-gerechten Nummerierungssystems wurde die 01 1104 ab dem 01.01.1968 buchmäßig zur 012 104-6.

Die Anlieferung der ersten Serien-Loks der Baureihe 218 führten Anfang der 70er-Jahre zur zunehmenden Einschränkung des Einsatzgebiets der im Bw Hamburg-Altona stationierten 01.10.

Das Ende des Einsatzes für 1972 zeichnete sich ab, als der spätere Eigentümer und damit letztlich der „Retter“ dieser Lok, der Mediziner Dr. Peter Beet aus England, eine Reise nach Hamburg unternahm, um die letzten 01.10 auf ihren Fahrten nach Westerland zu



Der historische Moment am 08.06.2023 um 20.22 Uhr: 01 1104 bewegt sich nach 45 Jahren erstmals wieder aus eigener Kraft.



erleben. Dabei reifte auch die Entscheidung, eine solche Lok nach Möglichkeit von der DB zu erwerben. Nach der Rückkehr von seiner Deutschlandreise schrieb er im April 1970 einen Brief an den Vorstand der DB, dass er gerne eine deutsche Pazifik-Dampflok der Baureihe 01 oder 03 kaufen möchte. Wenige Monate später präzisierte er sein Kaufinteresse zugunsten einer dreizylindrigen Lok der Baureihe 01.10. Der Anfrage wurde seitens der DB zunächst offenbar keine große Beachtung geschenkt. Dann endete der Einsatz der 01.10 beim Bw Hamburg-Altona Ende September 1972, es gab allerdings für die 012 104 durch Umstationierung nach Rheine noch ein letztes Gnadensbrot zu verdienen.

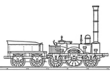
Das Bw Rheine wurde für viele 01.10 das letzte Heimat-Bw, fanden doch 44 der 55 gebauten Loks dort ihr letztes Zuhause. Durch den wenige Jahre vorher aufgegebenen Bestand beim Bw Osnabrück und Umbeheima-

tion zahlreicher Maschinen nach Rheine kam es dort jedoch zeitweise zu einem Überhang an benötigten Maschinen. Das Einsatzgebiet der in Rheine beheimateten 01.10 umfasste anfangs noch Zugläufe ab und bis Münster, aber die Strecke Münster – Rheine wurde zum Herbstfahrplan 1972 ebenfalls elektrisch, sodass sich ab da die Einsätze auf die Emslandstrecke von Rheine nach Emden und weiter bis nach Norddeich Mole beschränkten. Im Herbst 1973 verschärfte sich die Betriebslage bei der DB durch die internationale Ölkrise, was zum vorübergehenden Abstellen nahezu aller ölgefeuerten Dampfloks führte. Die 012 104 war hiervon allerdings nur sehr begrenzt betroffen. Gemäß Betriebsbuch war die Lok nur im Dezember 1973 außer Dienst und in dieser Zeit in Osnabrück betriebsfähig hinterstellt.

Just zu dieser Zeit der internationalen Ölkrise erhielt Dr. Peter Beet Ende Oktober 1973



Die erste Streckenfahrt der 012 104 nach 49 Jahren fand am 09.06.2023 nachmittags von Mönchengladbach nach Grevenbroich und zurück statt. Zurück ging es Tender voraus, hier bei der Abfahrt in Grevenbroich.



unerwarteterweise ein Angebot des Bundesbahn-Zentralamtes in Minden, die 012 104 nach ihrer Ausmusterung käuflich erwerben zu können. Allerdings war der genannte Preis offenkundig nicht diskutabel, es handelte sich um ein Angebot, das man nur ablehnen konnte. In einem Brief an den damaligen Bundeskanzler Willy Brandt bat der Arzt aus England im Januar 1974 um politische Unterstützung bei dem Vorhaben, eine deutsche Dampflokomotive für ein Eisenbahnmuseum in England zu einem akzeptablen Kaufpreis zu erwerben. Was folgte, waren langwierige Preisverhandlungen mit der DB, die am Ende zehn Monate dauerten.

In der Zwischenzeit endete die Dienstzeit der von der DB zum Kauf angebotenen 012 104 nach 34 Dienstjahren mit der z-Stellung der Lok zum 22.05.1974 wegen Ablaufs der Kesselfrist. Die formale Ausmusterung der Lok erfolgte schließlich zum 09.10.1974. Die Zerlegung der Lok drohte, als im November 1974 endlich ein akzeptabler Kaufvertrag unterschrieben werden konnte. Damit war die Lok vor dem Schneidbrenner gerettet und somit für die Nachwelt erhalten.

Nach dem Abschluß der Kaufformalitäten organisierte der neue stolze Eigentümer die Verschiffung der Lok über den Hafen Rotterdam. Am 07.02.1975 wurde die Lok von Rheine nach Rotterdam geschleppt. Eine Woche später, am 15.02.1975, konnte die Lok im Hafen von Rotterdam mittels Kränen auf das Schiff ‚Benarty‘ verladen und in den folgenden Tagen nach Hull in Nordost-England verschifft werden. Es begann damit ein knapp 22-jähriger Auslandsaufenthalt der Lok in Großbritannien.

Da die Lok für das englische Lichtprofil zu groß war, war an einen Einsatz auf britischen Strecken trotz der gleichen Spurweite

nicht zu denken. Schon der weitere Transport in England vom Hafen Hull nach Middlesbrough musste, Lok und Tender getrennt, per Tieflader auf der Straße erfolgen.

Das Ziel der Reise sollte schließlich das Steamtown Museum in Carnforth im Nordwesten von England werden, welches bis zum Ende des Dampfbetriebs in Großbritannien im Jahre 1968 eines der letzten Dampflokomotiv-Bahnhöfe von British Railways war. Im Freigelände des Eisenbahnmuseums in Carnforth konnte die 012 104 in den ersten Jahren noch unter Dampf erlebt werden. Der letzte Einsatz auf dem dortigen Museumsgelände soll dem Vernehmen nach 1978 gewesen sein. Danach war die Lok nur noch ein rollfähiges Exponat, einen Einsatz auf den zahlreichen britischen Museumsbahnen ließ das englische Lichtprofil nicht zu.

Zwei Mitglieder des NEF, Peter Prem und Sohn Jürgen Prem, planten 1986 eine Reise nach England und einen Besuch der Lok in Carnforth, über den auf www.nef-online.de ausführlich und in Bildern berichtet wird.

Leider hatte das damals weithin bekannte Eisenbahnmuseum „Steamtown Carnforth“ auf Dauer keinen Bestand. Nach Eigentümerwechsel in den 1990er-Jahren sollte das Areal als Museum aufgegeben und umgewidmet werden in einen Wartungs- und Instandhaltungs-Stützpunkt für Charter- und Museumszüge.

Eigentümer von nicht betriebsfähigen Lokomotiven, die ihre Exponate im Museum in Carnforth untergestellt hatten, wurden daraufhin aufgefordert, das Areal zu verlassen und eine neue Bleibe für ihre Exponate zu suchen. Für kontinentale Fahrzeuge mit überbreitem Umgrenzungsprofil war das so gut wie aussichtslos, sodass sich Dr. Peter Beet



1995 schweren Herzens dazu entschließen musste, seine deutsche Schnellzugdampflok zum Verkauf anzubieten.

Eine Gruppe engagierter und solventer Dampflokfreunde aus Deutschland bekam letztlich den Zuschlag, sodass 012 104 am 22.09.1996 den Hafen von Rotterdam erreichte, von dem aus sie 21 Jahre zuvor nach England verschifft worden war. Zunächst kam die Lok beim Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen unter, ehe sie im Jahr 2001 in das neu gegründete Süddeutsche Eisenbahnmuseum im ehemaligen Bw Heilbronn umzog. Bereits im Jahr 2009 begannen erste Arbeiten an der 012 104, um festzustellen, ob eine betriebsfähige Wiederaufarbeitung möglich wäre und welchen Aufwand es bedeuten könnte.

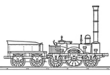
Als das Projekt technisch machbar erschien und konkrete Formen annahm, schloss sich eine Gruppe von 01.10-Begeisterten rund um die Familie Nicklich zusammen und gründete im Jahr 2010 einen Verein mit dem Namen ‚Faszination Dampf‘ mit Sitz in Nürnberg. Das erklärte Ziel des neu gegründeten Vereins war es, die 012 104 wieder betriebsfähig zu machen. Dazu brauchte es nicht nur willensstarke und handwerklich begabte Mitglieder, sondern auch zahlungskräftige Sponsoren und viele hunderte private Spenden. Mehrere private Darlehen und Sonderaktionen der Organisation ‚Betterplace‘ zur Förderung gemeinnütziger Vorhaben unterstützten den Verein über all die Jahre nach Kräften.

Mit dem Umzug der Lok im Jahr 2010 von Heilbronn ins ehemalige Bw Crailsheim, den Stützpunkt der Dampfbahn Kochertal, nahm die Aufarbeitung der Lok Fahrt auf. Die Details der Aufarbeitung würden diesen Artikel sicherlich sprengen, aber ein paar Highlights müssen doch erwähnt werden. Es war von Anfang an klar, dass es Jahre dauern würde,

bis das Werk der betriebsfähigen Aufarbeitung vollendet sein würde. Da der Verein nicht alle Arbeiten an der Lok selbst erledigen konnte, sondern dafür zertifizierte Fachwerkstätten benötigt wurden, schloss man einen Vertrag mit den Eisenbahnwerkstätten in Krefeld, die auf dem Gelände des ehemaligen Bw Krefeld zu Hause sind. Folgerichtig musste die Lok zur Durchführung der großen Arbeiten am Kessel und am Fahrwerk dorthin überführt werden, was dann am 12. Juli 2015 im Schlepp des Europrinter-Prototyps 127 001 (ES64-P01) von Siemens auch pasierte.

In Krefeld startete die heiße Phase der Aufarbeitung. Die Lok wurde mehr oder weniger in ihre Einzelteile zerlegt und jedes Teil befundet, entrostet, auf Herstellung der Urmaße bei Ablieferung bearbeitet und neu lackiert. Bei zu weit fortgeschrittenem Verschleiß oder zu starker Korrosion wurden Teile auch neu angefertigt. Im November 2018 konnte zumindest nach dem Einbau der beiden neuen Rohrwände sowie neuer Rauch- und Überhitzerrohre die Wasserdruckprobe des Kessels als erster großer Meilenstein bei der Aufarbeitung gefeiert werden. Rund ein halbes Jahr später war die Elektrik und Neuverdrahtung der Lok soweit fortgeschritten, dass der Einbau der obligatorischen punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB 90) und des digitalen Zugfunks GSM-R stattfinden und so gleich von zertifizierter Stelle abgenommen werden konnte.

Ende November 2021 war dann die sogenannte ‚Hochzeit‘: Die Lok wurde nach der Aufarbeitung und Neubereifung der Laufwheelsätze wieder eingeachst und einer Rollprobe im Werksgelände in Krefeld unterzogen. Kurze Zeit später war auch der Tender soweit wieder vollständig instandgesetzt, dass ein Kuppeln mit der Lok möglich war. Wegen der Terminüberschreitungen bei der



Aufarbeitung stand Ende 2021 das Standgleis der Lok in der Aufarbeitungshalle in Krefeld nicht mehr länger zur Verfügung, sodass ein Umzug der Lok nach Mönchengladbach zur Centralbahn geplant und organisiert werden musste. Die Bremse der Lok war zu diesem Zeitpunkt noch nicht betriebsfähig, und das ganze Triebwerk mit den Treibstangen, Kuppelstangen, Kreuzköpfen und Kolben war demontiert und befand sich noch in Aufarbeitung. Trotzdem gelang es, die Lok in ihrem unvollständigen Zustand am 28.12.2021 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Schlepp einer V 60 der Centralbahn von Krefeld über Viersen nach Mönchengladbach zu schleppen. In der dortigen Wartungshalle der Centralbahn konnten nun die restlichen Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme angegangen werden.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein war schließlich das erste Anheizen des Kessels

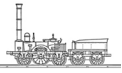
Mitte Juli 2022. 44 Jahre nachdem in Carnforth mutmaßlich das letzte Feuer in der Feuerbüchse erloschen war, hauchte das charakteristische Wummern der beiden Ölbrenner dieser Dampflok wieder neues Leben ein.

Die Zielgerade der Aufarbeitung war schließlich erreicht, als die letzten Teile des Triebwerks und der Steuerung in Krefeld nach und nach fertig wurden und dann in Mönchengladbach montiert werden konnten. Erst wenige Tage vor der ersten Probefahrt war die Lok wieder komplett hergestellt, also alle Bauteile montiert und funktionsfähig. Es fehlte dann nur noch das Einstellen der Schiebersteuerung bei bereits angeheizter Lok, ehe sich die Räder am Abend des 08.06.2023 um 20.22 Uhr zum ersten Mal wieder aus eigener Kraft bewegten.

Nach Rutschfahrten auf Gleisen des ehemaligen Güterbahnhofs in Mönchengladbach am Abend des 08.06.2023 und den folgen-



Am 11. Mai 1986 erblickte die 012 104 im Steamtown Museum in Carnforth für ca. eine Stunde das Tageslicht, als sie anlässlich unseres Besuchs zum "Photo Shooting" aus dem Schuppen gezogen worden war.




den beiden Probefahrten mit einem Begleitwagen am 09.06.23 nach Grevenbroich sollte am folgenden Tag die erste große Premierenfahrt mit geladenen und zahlenden Gästen stattfinden.

Die als „Lastprobefahrt“ angekündigte Rundfahrt mit sieben beige-blauen Schnellzugwagen der Centralbahn und unter Vermarktung von Nostalgiezugreisen e.V. sollte von Mönchengladbach aus über Erkelenz nach Aachen führen, von dort weiter über Düren nach Köln-Ehrenfeld und über Dormagen und Neuss zurück nach Krefeld. Schon beim Bespannen des Zugs in Mönchengladbach waren viele Eisenbahnfreunde und zahlreiche Schaulustige zugegen, was aber nur ein Vorgeschmack sein sollte für das, was sich im weiteren Fahrtverlauf noch ergab. Triebfahrzeugführer von Regelzügen meldeten im vorausliegenden Streckenabschnitt „Personen am Gleis“ bzw. „Personen im Gleis“. Die Streckenzentrale sperrte daraufhin die Strecke und informierte die Bundespolizei, die Lage vor Ort zu klären. Sowohl in Baal-Hückelhoven als auch in Lindern wurde der Sonderzug auf diese Weise an der Wei-

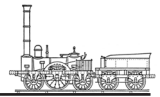
terfahrt für jeweils eine halbe Stunde gehindert.

In Herzogenrath, vor Beginn der Kohlscheider Rampe mit 14 Promille Steigung, musste der Sonderzug abermals gestoppt werden. Auch Regelzüge wurden angehalten und endeten vorzeitig in Herzogenrath für die Rückfahrt. Triebfahrzeugführer berichteten von Personen, die auf Fahrleitungsmasten geklettert waren, um ein gutes Bild vom Sonderzug zu erlangen. Die Bundespolizei forderte einen Helikopter an, um sich ein Lagebild entlang der Strecke zu verschaffen. Nachdem es in über einer Stunde nicht gelang, die Strecke wieder für Zugfahrten freizubekommen, entschied sich der Veranstalter in Rücksprache mit DB Netz, die Sonderfahrt in Herzogenrath abzubrechen und nach Mönchengladbach zurückzukehren. So endete die Lastprobefahrt sehr zum Bedauern aller Mitreisenden vorzeitig, weil die neue Lok einen solchen Hype ausgelöst hatte, dass ein sicherer Zugbetrieb auf den betroffenen Streckenabschnitten nicht mehr möglich war.

Man kann nur hoffen, dass sich dieser Hype schnell wieder legt, die Vernunft bei jedem Einzelnen zurückkehrt und somit wieder normale Dampfzugfahrten zur Freude aller durchführbar sind. Bei der zweiten Sonderfahrt am 24.06.2023 von Mönchengladbach über Köln, Wuppertal, Hagen und Altenbeken nach Hameln verlief bereits wieder alles weitgehend störungsfrei. Das lässt für die Zukunft hoffen, dass es so bleibt. Dem neuen Star 012 104-6 (01 1104) und dem großartigen Team des Vereins „Faszination Dampf“ kann man deshalb nur allzeit gute Fahrt und stets Hp 1 auf Deutschlands Schienen wünschen. 



Aus dieser Perspektive kommt der wichtige Hochleistungskessel besonders gut zur Geltung. Fotos (4): Jürgen Prem



Das Vereinsjahr 2022 war von Einschränkungen aufgrund von Infektionsschutzmaßnahmen wegen der Corona-Pandemie weit weniger betroffen, als dies im Jahr 2021 der Fall war. Persönliche Treffen konnten wieder stattfinden, Museen und Gaststätten waren wieder offen. Nur in den Zügen und Bussen herrschte Maskenzwang. Die Planungssicherheit für die Vorbereitung von Veranstaltungen war weitgehend wieder gegeben.

Die Veranstaltungen fanden wieder als Präsenztreffen statt, nur das NEF-Quiz Ende Januar fand ausschließlich virtuell statt.

28.01.2022

NEF-Online-Quiz

Das traditionelle NEF-Quiz moderierte Michael Mrugalla als Vorjahressieger in einer online-Version. Sieger des NEF-Quiz wurde Matthias Maier.

Die Plätze 2 bis 6 belegten Jürgen Prem, Bernd Zöllner, Frank Türpitz, Otwin Krause und Gerd Freyberger.

28.02.2022

Bildervortrag von Max Baumann

Unter dem Titel „Erinnerungen“ zeigte Max Baumann Dias von Dampflokomotiven aus den sechziger und siebziger Jahren und von NEF-Exkursionen.

25.03.2022

Der Weiße Fleck

Folgende kurze Beiträge wurden gezeigt: Nikolaus Schönherr: Bilder aus dem Vogtlandkreis von der Strecke Adorf – Gunzen – Zwentental. Ulrich Montfort: Die Dampflo-Baureihe 64 in Franken. Jürgen Prem erinnerte an die Jubiläumsveranstaltung der englischen Eisenbahn im Jahr 1979 mit dem Film „Rainhill vor vierzig Jahren“. Bernd Zöllner erläuterte Lüftung und Schaltung der Ellok-Baureihe E 16. Otwin Krause zeigte Bilder von der Unfallstelle Schäftlarn und vom Umbau der Oberhainstrecke.

29.04.2022

Bildervortrag von Klaus Probst

Nachdem das Vereinslokal kurzfristig nicht zur Verfügung stand, zeigte Klaus Probst im Salonwagen Bilder von der NEF-Exkursion vom 5.5.2007 zur Dampfkleinbahn Wächtersbach – Bad Orb.

27.05.2022

Bildervortrag von Matthias Maier

Hauptbahnhof München vor rund vierzig Jahren.

Der Vortrag wurde vom Vereinslokal aus auch online ausgestrahlt.

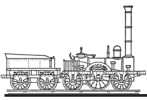
12.06.2022

9 €-Ticket-Tour

Mit dem 9 €-Ticket zur im Wiederaufbau befindlichen Jagstalbahn

Von Nürnberg Hbf mit RE nach Schwäbisch Hall – Hessental und weiter mit RE nach Waldenburg (Württ.). Von dort mit Bus nach Künzelsau Bf und weiter nach Dörzbach. Nach dem Mittagessen Besichtigung der Betriebsanlagen im Bahnhof Dörzbach und Befahrung der im Wiederaufbau befindlichen Strecke im Bahnhofsbereich.

Rückfahrt mit Bus nach Künzelsau und weiter mit Bus nach Schwäbisch Hall-Hessental und von dort mit um eine Stunde verspätetem RE nach Nürnberg Hbf.



Auf einem kurzen Gleisstück fährt die Jagsttalbahn mit ihrer Lok V 22-02 die Besucher spazieren. Vor der Abfahrt drückte Bernhard Mrugalla ab.



24.06.2022

Der Weiße Fleck

Johannes Füngers berichtete unter dem Motto „Rückblick auf mein Eisenbahnleben“ mit Bildern aus dem Ruhrgebiet, Portugal und bei der Dampfbahn Fränkische Schweiz. Roland Pelz berichtete über die Eilgüterzugbildung in Nürnberg, Jürgen Prem zeigte Bilder vom Aufbau der Dampflokomotive 012 104 und vom Güterverkehr mit der Ellok-Baureihe 151 in Norddeutschland. Matthias Maier zeigte den Zugverkehr im Achertal, die Dampflokomotive 23 058 der Eurovapor und Bilder aus Offenburg. Bernhard Mrugalla zeigte aktuelle Bilder der Ticket-Tour zur Jagsttalbahn.

25.06.2022

Vormittag:

Besuch des DB-Museums – Bereich Bibliothek/Sammlungen

Führung durch den Bereich Bibliothek/Sammlungen des DB-Museums durch dessen Leiter Stefan Ebenfeld mit umfassenden Erläuterungen zu Zweck und Zielen dieses Bereichs.

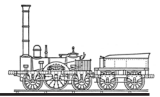
Nachmittag:

Mitgliederversammlung

Die jährliche Mitgliederversammlung fand in der Gaststätte „Grüne Au / Zum Breznwirt“ in Nürnberg, Ziegelsteinstr. 195 statt. Trotz schriftlicher Bestätigung des Versammlungsraums musste die Mitgliederversammlung im Außenbereich der Gaststätte stattfinden, da das gebuchte Nebenzimmer vom Wirt anderweitig vergeben worden war. Der Jahresrückblick mit Bildern konnte deshalb nicht gezeigt werden.

Bericht der Vorstandschaft, Bericht des Kassiers sowie der Kassenprüfer über die Entwicklung der Vereinsfinanzen im Jahr 2020. Entlastung der Vorstandschaft.

Neuwahl der Vorstandschaft: 1. Vorsitzender Raimund Scheder, 2. Vorsitzender Michael Mrugalla, Schatzmeister Ulrich Montfort, Schriftführer Jörg Freudenberger. Zu Beisitzern wurden gewählt: Claudia Mrugalla (Reisekasse), Klaus Probst (Programm, Bibliothek), Frank Türpitz (Internetgestaltung, Facebook, 2. Schriftführer), Gerhard Klug (Internet, NEF-Postfach).



Neuwahl der Kassenprüfer für das Jahr 2022 (Otwin Krause, Roland Pelz).
Ehrung langjähriger Vereinsmitglieder.



Im Rahmen der Besichtigung im DB Museum gab es interessante Einblicke hinter die Kulissen. Michael Mrugalla war mit einer Kamera dabei.

02.07.2022

Waggonpflegetag

09.07.2022

Sommerfest

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

23.07.2022

9 €-Ticket-Tour nach Stuttgart

Diese Ticket-Tour musste wegen zu geringer Beteiligung ausfallen.

29.07.2022

Bildervortrag von Matthias Maier

„Der ICE TD VT 605, Entwicklung, Bau und Betrieb“

26.08.2022

Bildervortrag von Volker Kabisch

„Schienenverkehr im Baltikum: Estland, Lettland, Litauen“

30.09.2022

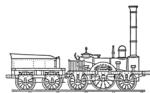
Bildervortrag von Michael Mrugalla

Kurze Beiträge zu folgenden Themen: Lokführerschulung auf dem Alex EuroRunner, Bw Nürnberg-Rangierbahnhof bei Nacht, Gent (Belgien), Hafentabahn Ochsenfurt, Brohltalbahn, Personenrettung am NEF-Salonwagen, Verladung schwerer Geräte im Regensburger Hafen, Pinzgauer Lokalbahn.

28.10.2022

Bildervortrag von Otwin Krause

„Eisenbahnen im ehemaligen Jugoslawien“



18.11.2022 **Filmabend von Leonhard Kiesel**
„Schmalfilme von der Schneebergbahn, der Steyrtalbahn und der Achenseebahn“

03.12.2022 **Waggonpflegetag**

17.12.2022 **Bayern-Ticket-Tour nach Coburg**
Führung durch den „Bahnhof des Jahres 2022“ mit Gerd Weibelzahl vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) Erklärung der Geschichte und der Renovierung des Bahnhofs. Erläuterung der Verkehrsanbindung Coburgs durch die Schiene im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit.
Kleine Stadtführung, Mittagessen und danach Möglichkeit zum Besuch des Weihnachtsmarkts und der Coburger Sehenswürdigkeiten.

26.12.2022 **Weihnachtscafé**
Weihnachtliches Treffen im Salonwagen bei Kaffee, Glühwein und Lebkuchen.

Statistik:

Im Salonwagen in Nürnberg-Stein fanden an vierzig (Vorjahr: 22) Freitagen jeweils Clubabende statt.

An den zehn Monatsveranstaltungen im Vereinslokal TSV Falkenheim und einer reinen Online-Veranstaltung nahmen 148 (Vorjahr: 194) Eisenbahnfreunde teil.

An der Besichtigung DB-Museum und den beiden Ticket-Touren nahmen 25 (Vorjahr 28) Personen teil. Dabei wurden rund 530 (Vorjahr: 250) Eisenbahnkilometer zurückgelegt.

Die Mitgliederversammlung am 25. Juni 2022 besuchten 24 Mitglieder, zum Sommerfest kamen 30 Besucher.

An den beiden Waggonpflegetagen beteiligten sich 14 Personen.

Im Jahr 2022 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 auch Beiträge der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.

Vereinsmitglieder mit einer dem Verein bekannten 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

Neuer Partnerverein des NEF: Der 1. märklin-club Nürnberg e.V.

Unser neuer Partnerverein stellt sich vor. Der 1. Vorsitzende erzählt uns, wie es überhaupt zur Gründung des Vereins kam, vor welchen Herausforderungen man stand und wie es heute um den Verein steht.

von Peter Reinwald

Der 1.MCN wurde 1987 von einigen engagierten Nürnberger Märklin-Freunden gegründet. Initiiert wurde die Vereinsgründung vom damaligen technischen Leiter der Firma Märklin auf dem Messestand bei der Spielwarenmesse Nürnberg 1987.

Unter dem Motto „Die Wechselstromer im Gleichstromland“ sollte der 1.MCN eine „Speerspitze“ der 3-Leiterfahrer im Land der 2-Leiterhersteller sein. Mittelfranken war damals die Heimat so namhafter Firmen wie

z.B. Fleischmann, Trix und Minitrix, Arnold und Lehmann Großbahn.

Im November 1987 erfolgte der Eintrag im Nürnberger Registergericht. Das war dann die eigentliche Geburtsstunde des 1. MCN - 1. märklin-club Nürnberg e.V.

Der 1.MCN lud zu mehreren Informationsveranstaltungen ein, um sich in der Öffentlichkeit vorzustellen. Dabei wurden viele neue Mitglieder gewonnen. Der 1. MCN war



Viel Arbeit wartete auf die Mitglieder, als sie ihr neues Domizil bezogen. Diese Aufnahme von Peter Reinwald zeigt den Clubraum vor dem Ausbau im April 2000.



damals ein reiner Stammtischverein. Die Mitglieder trafen sich monatlich in einem Lokal am Südausgang des Nürnberger Hauptbahnhofs zu Gesprächen und dem Erfahrungsaustausch rund um das Thema Märklin, Modelleisenbahnen und die große Bahn. Auch wurden gemeinsame Ausflüge und Besichtigungen organisiert.

1993 im Frühjahr drohte der Verein zu sterben. Der erste Vorsitzende wollte aus Altersgründen nicht mehr kandidieren. Außerdem sank die Mitgliederzahl permanent, sodass wir schließlich nur noch zehn Mitglieder hatten. Die Gründe lagen vor allem an den eingeschränkten Aktivitäten des Vereins.

Einmal im Monat sich in einer Wirtschaft zum Erfahrungsaustausch zu treffen, befriedigte nur wenige.

1993 im Mai erklärte sich Peter Reinwald bereit, unter der Bedingung die Vorstandschaft zu übernehmen, dass neben dem Erfahrungsaustausch vor allem der Bau einer Vereinsanlage ein neues Ziel des Vereins sein muss. Die meisten der noch bestehenden Mitglieder begrüßten diesen Vorschlag.

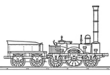
Nur wie realisieren ohne eigene Räumlichkeiten? Die Idee war, eine Modulanlage zu bauen.

Eine kleine Gruppe hat ein halbes Jahr geplant, bis die Aufbautechnik und die Schnittstellen festgelegt waren. Die ersten Module wurden in den Bastelkellern der Mitglieder gebaut. Der Baufortschritt und die Probleme wurde bei den Clubtreffen besprochen.

1994 im Mai war es dann so weit: Die ersten Module, teilweise noch im Rohbau, waren gebaut und wir veranstalteten eine kleine



Sechs Monate später waren die Arbeiten bereits weit fortgeschritten, der Anblick hat sich deutlich verändert und der Clubraum war fast fertig.



Ausstellung in einem Nebenraum einer Wirtschaft. Ziel war es, neue Mitglieder zu finden. Der erste Tag der offenen Tür war ein voller Erfolg. Obwohl wir noch wenig zu zeigen hatten, traten einige neue Mitglieder dem 1.MCN bei.

1996 im Sommer wurden wir auf ein leerstehendes Einfamilienhaus in Jobst aufmerksam. Nach einigen Recherchen fanden wir heraus, dass das Haus abgerissen werden sollte. Unter der Bedingung, den 1.000 qm großen Garten zu pflegen, durften wir das Haus nun als unser erstes Vereinsheim solange nutzen, bis der Abriss bzw. der Neubau feststand.

1997 und 1998 veranstalteten wir an Wochenenden „Tage der offenen Tür“. Durch die Unterstützung der Nürnberger Presse und Werbung in fast allen Spielwarengeschäften waren die Tage ein voller Erfolg. 1998 hatten

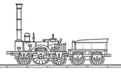
wir über 700 Besucher. Das war schon zu viel für „unser Haus“. Sie müssen sich nur vorstellen, dass an zwei Tagen so viele Menschen durch Ihr Wohnzimmer laufen, das auch noch mit einer Modelleisenbahn möbliert ist. Diese Tage brachten uns einige neue Mitglieder. Über 30 Mitglieder hatten wir dann.

1999 sollte nun das Haus abgerissen werden. Wir waren wie gelähmt. Vorrangigste Aufgabe war nun, ein neues Vereinsheim zu finden. Trotz Unterstützung der Presse fanden wir zunächst keine passenden Räume. Entweder waren die Räumlichkeiten zu klein oder nicht finanzierbar. Von der Politik erfuhren wir leider auch keine Unterstützung.

Ende 1999 wurden wir durch den Tipp eines neuen Mitglieds auf den Dachboden des Vereinsheims des Sportvereins TSV-Buch aufmerksam. Die erste Besichtigung war jedoch niederschmetternd. Wie sollte ein so kleiner



Die digital gesteuerte Modulanlage im Maßstab 1:87 hat eine Länge von 25 Meter. Hier wurden unter anderem 300 m Gleis und 100 Weichen verbaut.



Verein diesen riesigen, völlig im Rohbau befindlichen Dachboden ausbauen?

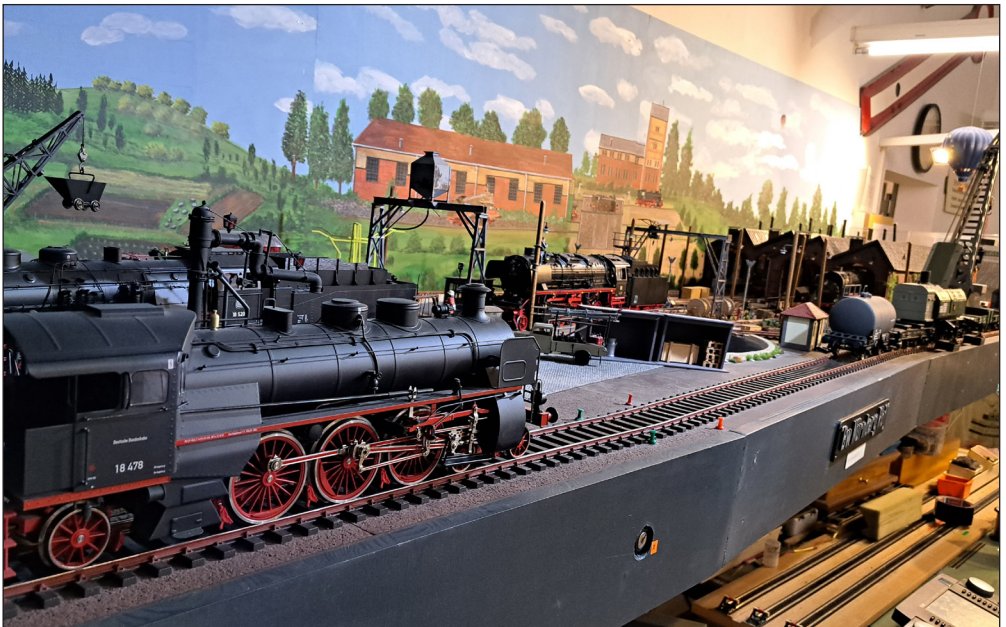
Wir trauten uns! Ein Mitglied übernahm die Planung und den Ausbau. Die Finanzierung schafften wir mit einem Fond, in den Mitglieder einzahlten. Heute würde man „crowdfunding“ dazu sagen.

Die Mitglieder opferten über 1.600 Stunden ihrer Freizeit, sodass wir im November 2000 in unser neues Vereinsheim im Haus des TSV-Buch einziehen konnten.

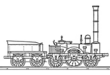
Zwischen November 2000 und 2009 sind noch weitere Räume hinzugekommen, wie eine Werkstatt, eine Küche und unser Clubraum 2.

Auf den über 300 qm bauen wir an folgenden Anlagen:

- H0 Modulanlage: sie besteht aus 16 Einzelmodulen, 2 Eckmodulen, 2 Endmodulen und 3 Schattenbahnhöfen. Die Anlage hat eine Länge von 25 m und ist mit 300 m Gleisen, 100 Weichen und insgesamt 3 Schattenbahnhöfen ausgestattet. Sie ist aus den ersten Modulen unserer Anfangszeit entstanden. Sie ist natürlich mit dem Märklin 3-Leiter Gleissystem gebaut und wird mit einem PC digital gesteuert. Die Landschaftsgestaltung orientiert sich am Pegnitztal in der Jahreszeit Sommeranfang in der Epoche III/IV ohne Oberleitung. Und deshalb fahren bei uns nur Dampf- und Dieselloks. Die Anlage wird digital mit PC-Software gesteuert.
- Spur 1 Anlage: die Anlage mit BW befindet sich an der gesamten Längsseite unseres Vereinsheim, sodass die Großmodelle im Maßstab 1:32 einen tollen „Laufsteg“ bekommen haben.




Auch für die Fahrzeuge im Maßstab 1:32 wurde eine entsprechende Anlage gebaut. Hier findet man auch ein Bahnbetriebswerk.



Nostalgieanlage: mit Metallschienen und mit der Anlagengröße im Zimmerformat zeigen wir, dass auch mit altem Märklin-Material noch eine zeitgemäße Modelleisenbahn gebaut werden kann.

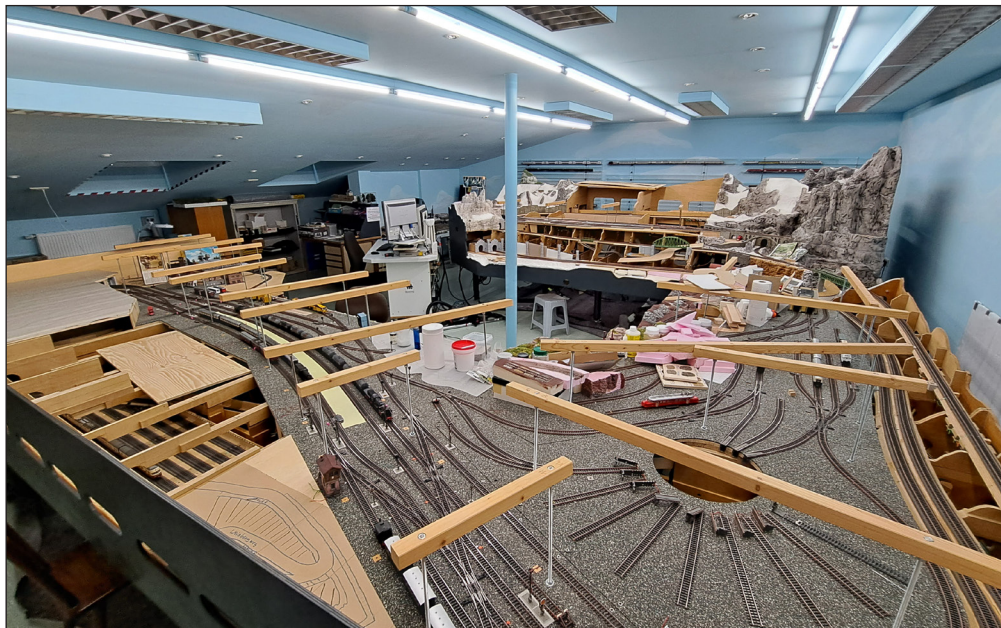
- H0-Anlage 2: ist eine im Bau befindliche H0-Segmentanlage von ca. 40 qm. Die Anlage hat das deutsch-schweizerische Grenzgebiet der Epoche III und IV zum Vorbild. Auf der deutschen Seite entsteht ein 5-gleisiger Durchgangsbahnhof, auf der Schweizer Seite ein 3-gleisiger Bergbahnhof. Insgesamt entstehen 7 Schattenbahnhöfe. Die Anlage wird digital mit PC-Software gesteuert.
- Z-Anlage: diese Tischanlage wird zur Zeit von einem Mitglied mit viel Geduld in diesem kleinen Maßstab gebaut. Das ist nichts für Grobmotoriker.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich der 1.MCN in den 35 Jahren seines Bestehens vom anfänglichen Biertisch-Verein zum Modelleisenbahnclub mit verschiedenen Anlagen in eigenen Clubräumen entwickelt hat. Der Club hat aktuell knapp 70 Mitglieder.

Der 1. Vorsitzende, Peter Reinwald, der inzwischen 30 Jahre die Entwicklung des 1.MCN vorantreibt, dankt allen Mitgliedern und ehemaligen Mitgliedern für ihr Engagement und dem TSV-Buch für die langjährige und beständige Vermietung der Räumlichkeiten, ansonsten wäre diese Erfolgsgeschichte nicht möglich gewesen. 



Die H0-Nostalgieanlage wurde mit altem Märklin-Material gebaut. Unter anderem findet man hier die bekannten Blechschienen.



Außerdem wird eine weitere H0-Anlage gebaut, die thematisch im Grenzgebiet zwischen Deutschland und der Schweiz angesiedelt sein wird.



Bei echten Märklin-Freunden darf natürlich auch eine Spur-Z-Anlage nicht fehlen. Allerdings braucht man beim Bau im Maßstab 1:220 durchaus ein bisschen geschickte Finger.

Alle Fotos: Peter Reinwald



Die 245 210 der NAH hat am 19. Mai 2023 den RE 6 (11035) von Westerland/Sylt nach Hamburg-Altona gebracht. Walter Zick fotografierte sie unterwegs, als sie bei Hochdonn in 42 m Höhe gerade den Nord-Ostsee-Kanal überquert hatte.

Da an der in den Wintermonaten hauptuntersuchten Dampflok 12 der Härtsfeld-Museumsbahn kurz vor Saisonbeginn ein Stehbolzen gerissen ist, musste am 1. Mai 2023 die Diesellok D4 „Jumbo“ einspringen. Bernhard Mrugalla fotografierte sie mit dem leicht verspäteten P2 beim Überqueren der Egau kurz vor dem Haltepunkt Steinmühle.



