

# NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



- Exkursion zur Magnetschwebebahn in Sengenthal
- Ausflug zur Lokwelt in Freilassing
- Aktuelles aus dem Vereinsleben



Beim Feldbahnmuseum 500 standen beim Fahrtag am 12. August 2023 zwei Dampfloks unter Dampf. Bernhard Mrugalla fotografierte eine der beiden, nämlich die 20 PS starke und von Krauss im Jahr 1908 mit der Fabriknummer 5745 gebaute Lok „München“ vor einem Kipplorenzug.

Für dieses Foto scheute Bernhard Mrugalla keine Mühen: Er nahm am 4. Oktober 2023 klaglos die gut 150 m Fußweg vom heimischen Sofa bis zum Aufnahmestandort auf sich, um den 4010 006 als IC 2066 auf seinem Weg von Nürnberg Hbf nach Karlsruhe Hbf bei seiner pünktlichen Durchfahrt in Heilsbronn zu verewigen.





## Endstation ...

*Wieder neigt sich ein Jahr dem Ende zu. Wenn man mit etwas Abstand zurückblickt, sicher ein Jahr, über das man im Geschichtsunterricht sprechen wird. Besonders viele positive Erinnerungen wird man aber vermutlich nicht finden. Krisenherde, Konflikte und diverse andere politische „Probleme“ sind die Eckpfeiler, an die man sich später erinnern wird, wenn man über das Jahr 2023 spricht.*

von Michael Mrugalla

Auch die Themen, die bei den Eisenbahnfreunden im Fokus stehen, sind weniger positiv. Überall hört man von Verspätungen und Zugausfällen. Die Ursachen dafür sind vielschichtig: Personalmangel, Sparswänge – schon in der Vergangenheit, doch die Auswirkungen bekommen wir jetzt zu spüren – Unvermögen der handelnden Personen, technische Probleme, fehlende Bauteile, verzögerte Zulassung, misslungene Betreiberwechsel, ... Die Liste lässt sich beinahe unendlich fortsetzen.

Sehr schön anzuschauen war in den ersten Dezembertagen dieses Jahres die „weiße Pracht“, die es sogar mal wieder bis in unsere Breiten geschafft hatte. Weniger gefreut hat sie die „Alle reden vom Wetter ...“-Bahn. Weil es in den zurückliegenden Jahren so wenig geschneit hat, wurden Räumgeräte für den Fahrweg, aber auch für Bahnsteige etc. eingespart. Das hat sich nun mal wieder bitter gerächt. Im Großraum München wurde deswegen quasi der gesamte öffentliche Verkehr eingestellt, denn auch auf den Straßen gab es kein Durchkommen mehr. Die ALEX-Züge aus Regensburg wendeten zum Beispiel in Landshut, weil die Strecke weiter in den Süden nicht passierbar war.

Doch es hilft nicht, über die Probleme zu jammern. Wir brauchen dringend Lösungen! Und das nicht nur im Themenbereich Eisenbahn, sondern in der Politik, in der Gesellschaft, in unseren Vereinen, überall!

Aber es gibt auch immer wieder ein paar Lichtblicke, können wir doch wieder auf ein paar schöne Vereinsveranstaltungen im zurückliegenden Halbjahr zurückblicken. So sei noch einmal an unser Sommerfest erinnert oder an unsere Ausflüge nach Freilassing und zur Besichtigung des „Transport System Bögl“ in Sengenthal. Dazu finden Sie auf den folgenden Seiten selbstverständlich noch einmal einen Bericht.

Weitere interessante Beiträge mit ganz verschiedenen Themen rund um unser gemeinsames Hobby runden auch diese Ausgabe ab.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre! Weiterhin wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest und ein frohes und glückliches Jahr 2024, das hoffentlich wieder etwas positivere Nachrichten für uns bereit hält. Bleiben Sie gesund und schauen Sie mal wieder bei uns rein!





## Zwischen zwei Zügen ..

3 Endstation ...

## Vereinsmeier

6 Sommerfest 2023

7 Vereinsbibliothek

27 Die Fenster in unserem Salonwagen ...

30 Wagonpflegetag

## NEF on tour

8 Besuch der Lokwelt Freilassing

12 Transport System Bögl

## Aktuelles

23 Große „Party“ am Rangierbahnhof

## Historisches

18 Ende des Plandienstes der Baureihe E 44 bei der DB

## Fahrplan

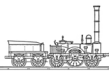
16 Veranstaltungskalender



*Den Zug 8930, der den Bahnhof Drei Annen Hohne planmäßig um 14:23 Uhr verlassen sollte, fotografierte Günter Knieling am 8. Februar 2017 um 14.20 Uhr. Als Zuglok für den Zug, den damals die Einsatzstelle Wernigerode im Umlauf 6 fuhr, war 99 7239 eingeteilt. Aktuell wird die Maschine, die 2007 einen neuen Rahmen erhalten hat und ihre letzte HU 2015 hatte, erneut hauptuntersucht. Wann sie wohl wieder durch den Schnee dampfen wird?*

*Im Rahmen des „Tags der offenen Tür“ anlässlich des Jubiläums 120 Jahre Nürnberg Rangierbahnhof boten sich den Besuchern ein paar interessante Einblicke und Perspektiven. So konnte Walter Zick dieses für den Nürnberger Rangierbahnhof typische Bild von 233 698 vor dem markanten Wasserturm anfertigen. Ab Seite 23 finden Sie weitere Informationen zu dieser Veranstaltung.*



**Vereinsjubiläen**50 Jahre:

235 Walper Wolfgang 02/1974

30 Jahre:

348 Friedrich Roland 02/1994

25 Jahre:

377 Oßwald Marga 01/1999

378 Füngers Johannes 03/1999

379 Füngers Roswitha 03/1999

15 Jahre:

408 Heußinger Helmut 08/2008

**Mitglieder können das 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 unser neues Mitglied**

Als neues Mitglied in unserem Verein heißen wir Herrn Ferdinand von Rüden herzlich willkommen. Wir freuen uns auf viele gemeinsame Erlebnisse!

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.



## Sommerfest 2023


*Am 8. Juli 2023 fand das Sommerfest 2023 statt, das die Nürnberger Eisenbahnfreunde in bewährter Weise wieder zusammen mit dem Partnerverein Modelleisenbahnclub Nürnberg feierten.*

von Michael Mrugalla

Wie früher gewohnt, konnte 2023 wieder ein Sommerfest geplant und auch durchgeführt werden, bei dem man als „Sorge“ vielleicht das Thema Wetter hatte, aber nicht irgendwelche Infektionsschutzauflagen oder ähnliches.

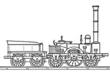
Und wie früher wurde Bewährtes wieder aufgegriffen: „Kuchenbuffet“, „kühles Bier“ und „allerlei Leckereien vom Grill“ standen natürlich wieder auf dem Programm.

Die Sorge bezüglich des Wetters war auch unnötig, denn „unterm Strich“ hat es wunderbar gepasst. Es war nicht zu kalt, nicht zu warm und nicht zu nass.

Die Besucher fanden wie jedes Mal zahllose Themen, zu denen sie sich unterhalten konnten, und schneller, als von manchem gewollt, setzte die Dämmerung ein. Diese läutete das Ende eines wiederum gelungenen Sommerfests ein. 



*Während Raimund Scheder und Steffen Füller das Sommerfest 2023 eröffneten, stand Michael Mrugalla in der zweiten Reihe bereit, um diesen Moment im Bild festzuhalten.*



## Vereinsbibliothek

*Unsere Vereinsbibliothek fristet aktuell ein eher trauriges Dasein. Das soll sich wieder ändern. Unser Bücherwart, Klaus Probst, hat sich viel Arbeit gemacht.*

von Michael Mrugalla

Über mehrere Monate verteilt, hat unser Bücherwart Inventur gemacht, die Bücher sortiert und beschriftet.

Im Anschluss daran hat er eine Liste erarbeitet und zahlreiche Informationen zu den einzelnen Büchern zusammengetragen. Frank Türpitz hat diese Liste nun auf unsere Homepage gesetzt. Dort kann die passwortgeschützte Liste eingesehen und durchsucht werden. NEF-Mitglieder erhalten das Passwort in einem gesonderten Schreiben.

Die „Spielregeln“ für unsere Bibliothek hat Klaus Probst für den NEF-Express zusammengeschrieben:


„An jedem Vereinsabend in unserem Salonwagen kann man in der umfangreichen Vereinsbibliothek schmökern.

Die Bücher und Zeitschriften können auch ausgeliehen werden.

Dazu wenden Sie sich bitte an den Bücherwart, ggf. an ein anderes Vorstandsmitglied.

Die Leihfrist für Zeitschriften beträgt 2 Wochen. Die Leihfrist für Bücher und DVDs beträgt 4 Wochen und kann einmalig verlängert werden.

Sie finden die Bücher in dem der Buchnummer entsprechenden Fach im Vorraum.

Zur Ausleihe tragen Sie sich bitte mit Name und Buch- oder Zeitschriftentitel in die Ausleihliste ein, bei Rückgabe Gegenzeichnung durch Bücherwart oder Vorstandsmitglied.“ 





## Besuch der Lokwelt Freilassing

*Das oberbayerische Freilassing, grenznah zu Salzburg gelegen, war mit seiner Lokwelt das Ziel der wohlorganisierten NEF-Ticket-Tour 213.*

von Ferdinand von Rüden

Am hochsommerlichen Samstag, dem 19. August 2023, starteten die 17 Teilnehmer mit dem bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 noch von der DB AG gestellten Doppelstock-RE 4855 um 07.35 Uhr im Nürnberger Hauptbahnhof. Allein zwischen Neumarkt/Opf. und Obertraubling lokalisierte der mitreisende fünfjährige Tim aus dem fahrenden Zug kenntnisreich zahlreiche Standorte, die er bei Eisenbahnexkursionen mit seinem fotografierenden Vater oder Familienbesuchen bereits erkundet hatte.

Umsteigefrei und pünktlich wurde Landshut erreicht, wo ein gut besetzter Mühldorfer

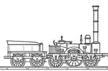
Triebwagen der Baureihe 628 den Anschluss über die eingleisig trassierte Hauptbahn KBS 945 nach Neumarkt-St. Veit und weiter nach Mühldorf/Obb. gewährleistete.

Am dortigen Linienstern angekommen, schien es für einen Moment so, als würde auf Gleis 6 einer der beiden in bayerischen Landesfarben folierte 628/928 auf die NEF-Reisegruppe warten. Aber 628 423 mit dem Taufnamen „Stadt Bogen“ bildete den Zug nach Landshut, sodass mit 928/628 626 ein verkehrsrotes Exemplar der hier noch weit verbreiteten Baureihe die Weiterfahrt als RB 27977 nach Freilassing (und weiter nach



*Beim Umstieg in Landshut war Michael Mrugalla mit seiner Kamera mit integrierter Fernsprechfunktion zur Stelle und fotografierte den für die Fahrt nach Mühldorf bereitstehenden 628 553.*





Salzburg) übernahm. Bei der Vorbeifahrt am regional bedeutsamen Betriebshof konnten interessierte Mitreisende noch zahlreiche Dieselloks der Baureihe 218 ausmachen, die neben den Baureihen 245 und 628 und vereinzelt 642 das Regio-Netz der Südostbayernbahn (SOB) bedienen. Im anschließenden Streckenabschnitt bis Tüßling waren die massiven Begleiterscheintungen des hier bereits erfolgten zweigleisigen Streckenausbaus hautnah zu erleben: hohe Schallschutzwände zu beiden Seiten der Gleise, entfallene Flügelsignale samt mechanischem Stellwerk, umfassend eingehautes Stationsgebäude, aber auch barrierefreier Zugang zum neu errichteten Mittelbahnsteig.

Wenn auch im weiteren Trassenverlauf über Garching (Alz), Tittmoning-Wiesmühl, Fridolfing, Kirchanschöring und Laufen (Obb) bis Freilassing noch eingleisig, lassen sich schon

nahezu überall die Vorböten zum beschlossenen zweigleisigen Ausbau der 65 km langen Hauptbahnstrecke als „Magistrale für Europa“ erkennen. Die Tage von idyllischer, naturnaher Streckenführung, Flügelsignalen und Spannwerken samt kleinen typischen, zum Teil noch besetzten Bahnstationen sind somit absehbar gezählt. Aktuell mag man sich den finalen Ausbauzustand als zweigleisige, elektrifizierte und weitestgehend von Lärmschutzwänden zugebaute Entlastungsstrecke für den Korridor München – Salzburg in diesem malerischen Landschaftsgefüge nicht vorstellen...

Nach Ankunft in dem von umfassenden Umbauarbeiten gezeichneten Bahnhof von Freilassing (das bis vor 100 Jahren noch Salzburghofen hieß) ging es zielstrebiges ins nahegelegene Gasthaus „Wieninger Bräu“, wo schattige Plätze im Freien für woh-



*Im ehemaligen Salzburghofen angekommen, musste man sich erst mal mitten in einer Baustelle zurechtfinden. Ferdinand von Rügen gelang das recht schnell und er nutzte die Orientierungszeit der anderen Teilnehmer für ein Foto.*



lige Temperaturen sorgten und den zünftigen Rahmen für Speis und Trank boten.

Der anschließende, schweißtreibende Fußmarsch zur Lokwelt zog sich bei der Hitze für so manchen Teilnehmer dann trotz der anfänglich gemutmaßten 10 bis 15 Gehminuten doch quälend lang hin. Vor Ort – im zwischen 1902 und 1905 erbauten und ab 2004 liebevoll restaurierten Rundlokschuppen – empfing uns der ehrenamtlich tätige und langjährige Betriebseisenbahner Alois Lanzinger. Nach einer kurzen filmischen Darbietung führte er die NEF-Gruppe hochmotiviert zu den zahlreichen Exponaten aus 150 Jahren Bahngeschichte und erläuterte diese äußerst fachkundig.

Mit seinen 86 Jahren vermittelte er begeistert die „Faszination Bahn“, die sich seit der Eröffnung am 02. September 2006 über

17 Ausstellungs- und drei Werkstattgleise (samt funktionsfähiger Drehscheibe) erstreckt. Für die Einzeldarstellung aller ausgestellten Fahrzeuge, Maschinen und sonstigen Exponate sei an dieser Stelle auf das umfassende Reisebegleitprogramm des 1. Vorsitzenden der Nürnberger Eisenbahnfreunde, Raimund Scheder, verwiesen.

Das weitläufige Gelände samt Gebäuden des bis 1994 von der DB AG genutzten ehemaligen Betriebswerks Freilassing steht seit 1998 unter Denkmalschutz. Es wurde 2003 von der Stadt in Kooperation mit dem Deutschen Museum in München erworben und beherbergt nunmehr als dessen Außenstelle zahlreiche Ausstellungsschätze.

Den Kontrast zwischen Heute und Einst vor Augen, erinnerte sich so mancher Reisetilnehmer auf dem Weg zurück zum Bahnhof



*Vollbluteisenbahner Alois Lanzinger führte die interessierten Teilnehmer durch den Lokschuppen und erklärte fundiert, was es zu sehen gab. Etwas abseits lauschte Frank Türpitz dessen Ausführungen und fotografierte dabei.*




wehmütig an die zu Bundesbahnzeiten noch so rege Betriebsamkeit, als die im bedeutsamen hiesigen Bahnbetriebswerk langjährig beheimateten und bestens gepflegten Bau-reihen 116, 118 und 144.5 noch zum alltäglichen Bild und Anziehungspunkt der Eisenbahnerstadt zählten.

Sehr entspannt verlief dann die Fahrt im klimatisierten Triebwagen der Bayerischen Regiobahn (BRB) in die bayerische Landeshauptstadt. Auf dem Fußweg vom Holzkirchener Flügelbahnhof in die Haupthalle des Münchner Hauptbahnhofs verlockten die langen Schaufensterfronten des am „Gleis 11“ etablierten Modellbahn-Fachgeschäfts einige Hobbyfreunde noch zum kurzen Verweilen.

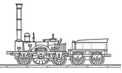
Die folgende letzte Streckenetappe München – Nürnberg im MNE (München – Nürnberg Express) geriet dann zu einem eher

fragwürdigen Fahrerlebnis. Unmittelbar vor Einfahrt des Zugs zwang eine kurzfristige Gleisänderung die in (über-) großer Zahl wartenden Fahrgäste zu einem eiligen Bahnsteigwechsel, was in München meist mit längeren Wegen und entgegenkommenden Fahrgastströmen verbunden ist.

Die um einen Wagen geschwächte – nur fünfteilige – SKODA-Dosto-Garnitur des RE 4040 erwies sich dann nicht nur als eindeutig zu kurz für die Mitreisewilligen, sondern auch als Zumutung für mindestens 2/5 der Fahrgäste, funktionierte die Klimaanlage doch nur in drei der Doppelstockwagen... Die Ankunft in Nürnberg schien dann – ungeachtet der vielen schönen Eindrücke des Ausfluges – wie eine Erlösung aus Hitze und Enge des RE 1. 



*Im „weiten Rund“ in Freilassing gab es einige interessante Exponate, teilweise mit engem regionalen Bezug, zu bestaunen. Frank Türpitz fing für uns diesen spannenden Anblick ein.*



## Transport System Bögl

*Auf der Innotrans 2022 begegnete ich auf dem Stand des Fraunhofer-Instituts zum ersten Mal bewusst dem Transportsystem Bögl. Vorgestellt wurde eine Magnetschwebebahn für den Nahbereich auf der Basis der Magnetschwebe-technik, die konzeptionell mit einem „People Mover“ vergleichbar ist, den es im Bereich von Flughäfen bereits gibt. Besonders überraschend war für mich zudem, dass es ganz in der Nähe von Nürnberg bereits eine funktionstüchtige Versuchsanlage mit einer Länge von 800 m gibt.*

von Bernd Zöllner

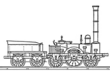
Hier wird ein Nahverkehrssystem erprobt, das in vollkommener Eigenregie entwickelt wurde und eine Alternative zu den klassischen Systemen werden könnte.

Industriell vorgefertigt, kann der Fahrweg aus Betonelementen relativ schnell in vorhandene Strukturen integriert werden und

ist auf Höchstgeschwindigkeiten von maximal 150 km/h ausgelegt. Damit ist dieses System für den Personentransport im Regional-, Nah- und Shuttleverkehr geeignet und kann je nach Konfiguration zwischen 7.200 bis 34.290 Personen pro Stunde und Richtung befördern.



*Auch außerhalb der Versuchsanlage kann man das Transport System Bögl bestaunen. Michael Mrugalla tat dies im Vorfeld der NEF-Veranstaltung.*



Das „Transport System Bögl“ (TSB) ist als vollautomatisches und führerloses System ausgelegt. Die Fahrzeuge können aus bis zu sechs Sektionen mit je 12 m Länge (Gesamtlänge 72 m) und 2,80 m Breite bestehen.

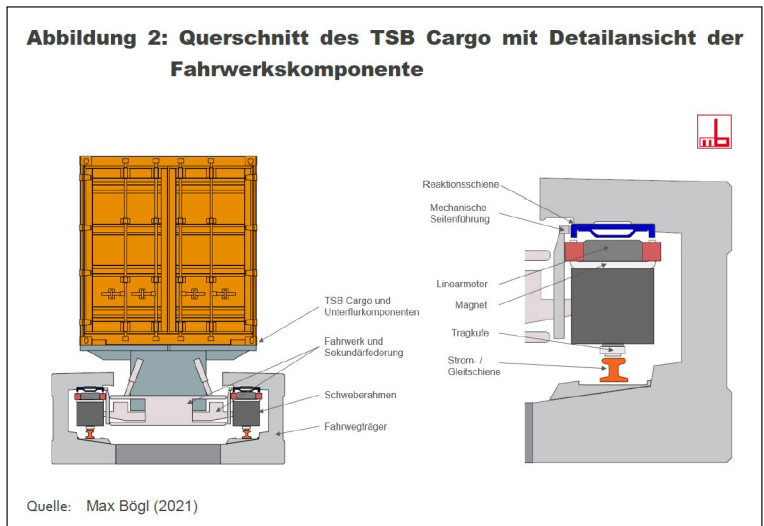
Für das Schweben des Fahrzeugs wird das elektromagnetische System angewendet, bei dem ein mit Gleichstrom erregter Elektromagnet das ferromagnetische Material auf der anderen Seite eines Luftspaltes magnetisiert, wodurch eine Anziehungskraft entsteht. Eine aktive Luftspaltregelung gewährleistet mit Hilfe einer schnellen und effizienten dynamischen Regelung einen konstanten Luftspalt. Bewegt wird das Fahrzeug durch einen im Fahrzeug installierten Kurzstator-Linearantrieb. Die Energieversorgung erfolgt mit 750 V Gleichspannung. Die Stromversorgung erfolgt durch Stromabnehmer, die auf der unten liegenden Stromschiene arbeiten. In Verbindung mit dem elektromagnetischen Trage- und Führungssystem gewährleistet der Linearantrieb hierbei die Herstellung eines stabilen Schwebezustands sowie eines energieeffizienten Vortriebs. Da sich alle wesentlichen Antriebskomponenten im Fahrzeug befinden, enthält der Fahrweg weitestgehend passive Elemente, wie die Reaktionsschienen für Magnet und Motor und die Stromschiene für die Energieversorgung. Gleitkufen dienen dem sicheren Absetzen des TSB-Fahrzeugs auf den beiden Stromschiene nach

Beendigung des Schwebeprozesses. Die Detailansicht der Fahrwerkskomponenten verdeutlicht das Schweb- und Antriebskonzept.

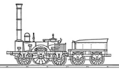
Links im unten abgedruckten Bild sieht man im Querschnitt durch den Fahrweg der Magnetschwebebahn, dass er den Tragrahmen des Fahrzeuges umschließt und damit alle wichtigen Funktionselemente vor äußeren Einflüssen gut geschützt sind. Das rechte Bild zeigt den prinzipiellen Aufbau der Magnetschwebetechnik, bei der das Fahrzeug im Stillstand auf der Stromschiene steht und im Betrieb an die obere Reaktionsschiene gezogen wird. Die Regelungstechnik sorgt für einen konstanten Luftspalt zwischen Magnetspule und Reaktionsschiene.

Der Fahrweg besteht aus Betonfertigteilen, die industriell mit hoher Genauigkeit hergestellt werden und sehr flexibel zu einem frei konfigurierbaren Fahrweg zusammengefügt werden können. Der Fahrweg umschließt den Schweberrahmen des Fahrzeuges, dadurch ist eine gut geschützte Anordnung sowohl der Stromschiene als auch der Reaktions-

**Abbildung 2: Querschnitt des TSB Cargo mit Detailansicht der Fahrwerkskomponente**



*In den Publikationen der Firma Bögl findet man diese Grafik, auf der man die wichtigsten Komponenten an Fahrbahn und Fahrzeug erkennt.*



schienen der Magnettechnik möglich. Das Abbremsen erfolgt beim TSB ausschließlich elektrisch durch Umpolung des Magnetfeldes sowie bei Notbremsungen mechanisch durch Absetzen auf den Notbremsbelägen des Fahrzeugs.

Die gesamte Technik ist eine Eigenentwicklung der Fa. Bögl. Das Versuchsfahrzeug wurde von der Fa. HeiterBlick in Leipzig in Aluminium-Leichtbauweise hergestellt. Es besteht aus einer zweiteiligen Einheit, die durchgehend behagbar ist und durch ein zusätzliches Mittelteil ergänzt werden kann.

Das System ist auch für den Gütertransport geeignet, beispielsweise für eine effiziente Verbindung von stark frequentierten Container-Hubs, Hafenterminals und deren Anbindung an umliegende Verteilzentren.

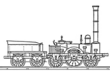
Ein durchaus zukunftssträchtiges System, für das das Interesse geweckt werden muss. Daher ist die Fa. Bögl sehr daran interessiert, ihr

System allen Interessierten zu präsentieren. Meine erste Nachfrage zu einer Besichtigung durch die Nürnberger Eisenbahnfreunde wurde sofort positiv aufgenommen und wir erhielten umgehend mehrere Terminvorschläge, um die Wartungshalle besichtigen und eine Testfahrt machen zu können.

Für den 5. Oktober 2023 um 15 Uhr haben wir uns schließlich für die Präsentation des TSB angemeldet und der Einladung folgten schließlich 49 Interessierte. Damit lagen wir knapp an der maximalen Gruppengröße von 50 Personen, weil von dem Testfahrzeug nur eine Hälfte für die Mitfahrt zur Verfügung steht. Als Vertreter der Fa. Bögl wurden wir von Herrn Geiger sehr freundlich empfangen. In der Wartungshalle stellte er uns zunächst in einer ausführlichen Präsentation die Entwicklungsziele dieses Systems und dessen Technik ausführlich vor. Dabei wurde auch erwähnt, dass es in China bereits eine 3,5 km lange Versuchsstrecke als Referenz gibt, die



*Nach dem Abschluss der Probefahrten entstand noch dieses Gruppenfoto mit allen Teilnehmern und den Vertretern der Firma Bögl. (Sammlung Zöllner)*




dort 2020 in sehr kurzer Bauzeit realisiert wurde, wobei bis auf die Fahrzeuge das gesamte Baumaterial per Bahn nach China transportiert wurde. Bereits kurz nach der Inbetriebnahme konnte auf dieser Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 169 km/h erreicht werden.

Alle anschließend gestellten Fragen wurden von Herrn Geiger ausführlich und fundiert beantwortet.

Als krönender Höhepunkt folgte anschließend eine Mitfahrt mit dem fahrerlosen Zug, der auf der Versuchsstrecke bis maximal 80 km/h beschleunigen kann. Das wurde uns auch eindrücklich vorgeführt, wobei sich das Fahrzeug sehr ruhig und erschütterungsfrei, insbesondere aber auch sehr leise bewegte. Die gesamte Strecke wurde zweimal befahren, wobei uns auch das völlig problemlose Anfahren an einer starken Steigung am Ende der Strecke demonstriert wurde. Dann gab es eine weitere Fahrt, die ungefähr in der Mitte

der Strecke unterbrochen wurde. Dort durften wir aussteigen und das Fahrzeug beim Vorbeifahren von außen beobachten. Auch hier war die geringe Geräuschentwicklung beeindruckend. Nach einer guten Stunde wurde die Besichtigung mit dem obligatorischen Gruppenfoto beendet. Es war eine gelungene Präsentation, die alle Teilnehmer sehr beeindruckt hat. Daher sei an dieser Stelle der Fa. Bögl für die bereitwillige Präsentation ihres Transportsystems und insbesondere Herrn Geiger für seine informativen Erklärungen besonders gedankt.

Weiterführende Informationen gibt es auf der Internetseite der Fa. Bögl: <https://transportssystemboegl.com> 

*Anm. der Red.: An den Autor der vorausgegangenen Zeilen, der gleichzeitig auch der Organisator dieser NEF-Tour war, ergeht an dieser Stelle noch ein herzliches Dankeschön für diesen interessanten Ausflug.*



Die Vorbeifahrt zur Demonstration der Geräuschentwicklung des TSB nutzen zahlreiche Teilnehmer, um Fotos von diesem Fahrzeug anzufertigen. Michael Mrugalla stand dabei nicht in vorderster Front.



## 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.

## Januar:

5. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
12. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
19. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
26. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

## Februar:

2. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
9. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
23. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Volker Kabisch: Die Selketalbahn in den 1980ern (incl. Wiederaufbau)

## März:

1. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
8. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
15. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
22. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Wolfgang Walper: Straßenbahnen in der DDR/den neuen Bundesländern

## April:

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	Jürgen Prem: Vor 40 Jahren: Abschied von E 18, E 93 und V 200.0

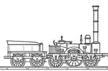
## Mai:

3. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
10. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
17. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
24. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Der Weiße Fleck
31. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

## Juni:

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	Matthias Maier kramt für uns in seiner Sammlung.





## 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)

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).



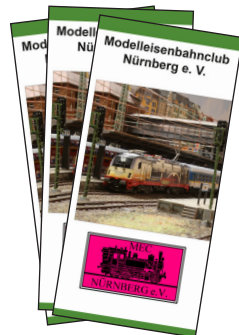
## Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

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

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



## Fränkische Museumseisenbahn e. V.

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

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

## Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

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



## Ende des Plandienstes der Baureihe E 44 bei der DB

*Vor 40 Jahren verabschiedete sich die Baureihe E 44 bei der Deutschen Bundesbahn aus dem Plandienst. Unsere Mitglieder Matthias Maier, Jürgen Prem und Frank Türpitz waren mit ihrer Kamera an den beiden letzten planmäßigen Einsatztagen Ende September 1983 in Mittel- und Oberfranken unterwegs.*

von Frank Türpitz

Der letzte Umlaufplan für die Baureihe E 44 umfasste ab 29. Mai 1983 Planeinsätze für acht Lokomotiven beim Bw Würzburg, das von der DB als Auslauf-Bw für diese Baureihe bestimmt wurde.

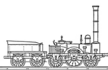
Zuvor endete am 28. Mai 1983 der 144/145-Einsatz in Rosenheim und Stuttgart. Anschließend wurden von den beiden Bw 144 084, 085 und 185 bzw. 145 155, 162, 168, 170 und 172 nach Würzburg umbeheimatet.

Damit standen in Würzburg für den Sommerfahrplan zusammen mit den dort bereits beheimateten 144 021, 039, 070, 075, 117, 119, 138 und 149 16 Lokomotiven zur Verfügung. Bis zum 24. September 1983 verkehrten sie hauptsächlich auf den Stammstrecken in Oberfranken von Lichtenfels ausgehend nach Ludwigsstadt und Neustadt bei Coburg.

Auf den folgenden Seiten finden Sie ein paar Impressionen von damals.



*Im Bw Lichtenfels wurde 144 039 am 24. September 1983 mit Girlanden für die Fahrt nach Ludwigsstadt geschmückt. Vorne wurde ein Schild mit der Aufschrift "Abschied von der Frankenwald-Bahn E 44" angebracht. Foto: Jürgen Prem*



*Auf der Drehscheibe in Lichtenfels und später mit N 6714 im Bahnhof Lichtenfels neben 614 010 zur Abfahrt nach Ludwigsstadt bereitstehend wurde die Lok dann am gleichen Tag von Frank Türpitz aufgenommen.*



*Standortwechsel: An der Strecke zwischen Grub am Forst und Creidnitz nahm Jürgen Prem zunächst 144 138 mit dem N 7028 und etwas später und ein paar Meter weiter dann 145 155 mit N 7034 auf.*



*Bereits am Vortag, dem 23. September 1983, fotografierte Matthias Maier die 145 162 mit einem Nahverkehrszug in Erlangen, Jürgen Prem hingegen die 144 021 als Lz-Fahrt bei der Einfahrt in Coburg Pbf.*



## Letzter Umlaufplan für den Sommer 1983:

### Tag 1 (314 km)

61838 Lichtenfels – Würzburg Rbf – 66271 – Hellmitzheim – 85292 – Kitzingen – 65274 – Dettelbach Bf – 85274 – Würzburg Hbf – 65842 – Würzburg Rbf – Lz – Würzburg Hbf – 85287 – Hellmitzheim – 66278 – Würzburg Rbf – 61939 – Lichtenfels;

### Tag 1 nS

Würzburg Rbf – 66269 – Hellmitzheim und weiter wie Tag 1;

### Tag 2 (493 km)

Lichtenfels – 65000 – Coburg Gbf – 69700 – Neustadt bei Coburg – 86705 – Lichtenfels – 7010 – Neustadt bei Coburg – 7013 – Coburg – 7015 – Lichtenfels – 7026 – Neustadt bei Coburg – 7029 – Lichtenfels – 7032 – Neustadt bei Coburg – 7039 – Lichtenfels – 6724 – Ludwigsstadt – 6727 – Lichtenfels – 6728 – Kronach – 31193 – Lichtenfels;

### Tag 3 (246 km)

Lichtenfels – 64740 – Pressig-Rothkirchen – 68741 – Kronach – 6725 – Lichtenfels – 14832 – Coburg – 7038 – Neustadt bei Coburg – 69705 – Coburg Gbf – 69709 – Neustadt bei Coburg – 65713 – Lichtenfels;

### Tag 4 (378 km)

Lichtenfels – 85719 – Nürnberg – 62570 – Lichtenfels – 7006 – Coburg – 7009 – Lichtenfels – 7016 – Coburg – 7018 – Neustadt bei Coburg – 7017 – Lichtenfels – 6712 – Ludwigsstadt – 6717 – Lichtenfels – 69703 – Coburg Gbf – 65707 – Lichtenfels;

### Tag 5 (371 km)

Lichtenfels – 54733 – Bamberg – 6706 – Kronach – 14741 – Lichtenfels – 7020 – Coburg – 7027 – Neustadt bei Coburg – 7025 – Lichtenfels – 7030 – Neustadt bei

Coburg – 7033 – Coburg – 7035 – Lichtenfels – 6722 – Ludwigsstadt – 68751 – Pressig-Rothkirchen – 54741 – Lichtenfels;

### Tag 6 (294 km)

Lichtenfels – Coburg Gbf – 86709 – Coburg – 7015 – Lichtenfels – 6714 – Ludwigsstadt – 6725 – Bamberg;

### Tag 7 (403 km)

Bamberg – 6702 – Pressig-Rothkirchen – 5137 – Kronach – 6745 – Nürnberg – 6762 – Bamberg – 64905 – Nürnberg – 64706 – Bamberg;

### Tag 8 (426 km)

Bamberg – 5733 – Nürnberg – 5144 – Kronach – 6721 – Lichtenfels – 7040 – Neustadt bei Coburg – 7043 – Coburg – 86721 – Coburg Gbf – 66709 – Lichtenfels – 61838 – Würzburg Rbf.

Nach dem Ende des Planeinsatzes wurden alle Lokomotiven der Baureihe 145 z-gestellt. Die elf restlichen noch betriebsfähig vorhandenen Exemplare der Baureihe 144 (144 021, 039, 070, 075, 084, 085, 117, 119, 138, 149, 185) wurden als Zugleitungsreserve der Oberzugleitung Nürnberg für Sonderverkehre bis März 1984 eingesetzt. Dann verfügte die BD Nürnberg das endgültige Aus für diese Baureihe bei der Deutschen Bundesbahn.

Weitere Bilder finden Sie im Bericht auf unserer Homepage unter [www.nef-online.de](http://www.nef-online.de).

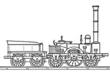


## Vielen Dank!

Auch im Jahr 2023 haben wieder viele Mitglieder und Freunde des Vereins zur Gestaltung unseres Vereinshefts beigetragen. Mit Textbeiträgen, Korrekturlesen und Bildern unterstützten uns folgende Personen:

Jörg Freudenberger, Volker Kabisch, Günter Knieling, Otwin Krause, Ralf Münchberger, Bernhard Mrugalla, Claudia Mrugalla, Jürgen Neller, Jürgen Prem, Klaus Probst, Peter Reinwald, Ferdinand von Rüden, Raimund Scheder, Frank Türpitz, Walter Zick und Bernd Zöllner.

Vielen Dank für die Unterstützung!



## Große „Party“ am Rangierbahnhof ...

*Im Rahmen des Jubiläums „120 Jahre Rangierbahnhof Nürnberg“ fand dort am 29. Juli 2023 ein Tag der offenen Tür statt. Der Wettergott und die Organisatoren hatten nicht ihren besten Tag erwischt ...*

von Michael Mrugalla

Wie das bei großen Veranstaltungen so ist, gab es im Vorfeld zahlreiche Informationen, was einen erwartet und auf welchen Wegen man die Veranstaltung erreichen kann. Eine Möglichkeit dazu waren die extra eingesetzten Shuttle-Züge vom Nürnberger Hauptbahnhof direkt zum Rangierbahnhof. Das Problem dabei war, dass der im Vorfeld veröffentlichte Fahrplan, die Aushangfahrpläne, die Anzeigen und Durchsagen am Bahnsteig und die dann tatsächlichen Fahrzeiten allesamt unterschiedlich waren. Und wenn dann ein Zug gefahren war, dann war das EIN 622, der hoffnungslos überfüllt war und teils sogar Fahrgäste am Bahnsteig zurücklassen musste.

Ein unangenehmer Nebeneffekt war auch, dass es am Vormittag ergiebige Regenfälle gab. Diese jedoch konnten die interessierten Besuchermengen nicht abschrecken.

Es gab vielerlei zu besichtigen und zu bestaunen. So rollte zum Beispiel immer wieder eine Rangierabteilung über den Ablaufberg, bei der das herkömmliche Entkuppeln und das Entkuppeln mit einer neuen, noch in Entwicklung befindlichen automatischen Kuppelung demonstriert wurde.


Weitere interessante Einblicke gab es zum Beispiel in die Themen Gleisbau, Fahrzeugwartung oder die automatische Untersuchung der abrollenden Wagen. Außerdem gab es eine große Fahrzeugausstellung, das Stellwerk konnte besichtigt werden, und auf

einer großen Jobbörse warb man um neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Natürlich war auch für das leibliche Wohl gesorgt.

Etwas abseits vom Bahnhof wurden auch Führungen durch die Rangierbahnhofsiedlung angeboten.

Was von vielen Besuchern bemängelt wurde, war die schlechte Ausschilderung der einzelnen Stationen auf der Veranstaltung, aber auch der Weg zur Veranstaltung selbst. Man hatte zwar im Vorfeld kundgetan, dass die Besucher mit der U-Bahn zur Bauernfeindstraße anreisen sollen. Doch an der Station gab es dann offenbar keinen Hinweis, wie man durch die Siedlung zum Rangierbahnhof kommt.

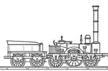
Die überfüllten Züge, die ich eingangs schon erwähnt hatte, waren ein ähnliches Dilemma. Man verstand nicht, weshalb nur eine Triebwageneinheit eingesetzt wurde. Vor Ort gab es das Gerücht, dass die Nottreppen, die man vor den Türen des Triebwagens platziert hatte, nicht in höherer Stückzahl verfügbar waren ...

Auf den folgenden Seiten zeigen wir ein paar Bilder von der recht ansprechenden Ausstellung. Dort gab es nicht nur Fahrzeuge aus dem DB-Konzern zu sehen, sondern auch einige Maschinen, die in privater Hand sind, jedoch zumindest teilweise eine Vergangenheit bei der DB haben. 



Am Nachmittag war das Wetter besser und Walter Zick nutzte die Gelegenheit, ein paar Eindrücke einzufangen. So fing er unter anderem die DB Cargo-Traditionslok 132 618, die Werbelok 152 137 und die ES 64 U2-095 ein, ...





... aber auch die bullige EuroDual 159 241, die von DB Cargo längerfristig angemietet ist, und eine weitere Werbelok, nämlich die 185 367, bekannt auch als „Günni Güterzug“.



Während Michael Mrugalla damit beschäftigt war, eine mögliche Nachwuchslokführerin beim Probesitzen in der Lok zu fotografieren, legte Walter Zick den Fokus auf eine Außenaufnahme der hervorragend gepflegten 250 004.

## Die Fenster in unserem Salonwagen ...

*Schon seit längerer Zeit sind es die Fenster unseres Salonwagens, die uns immer wieder einmal fordern. So kam es in der Vergangenheit zum Beispiel zu Wassereinbrüchen. Doch jüngst gab es dann ein neues Problem.*

von Michael Mrugalla

Heinz Kurz, der Autor des EK-Buchs über die Baureihe VT 10.5, hatte bei seinem Besuch des Salonwagens schon erwähnt, dass es mit den Fenstern und deren Dichtigkeit schon früher immer wieder Probleme gab, ein Problem, das auch den „Waggonpflegern“ bekannt ist. Gab es doch in der Vergangenheit immer wieder einmal nasse Stellen im Salonwagen, nachdem es geregnet hatte. Die Eintrittsstelle des Wassers war dabei nicht immer so einfach zu lokalisieren, weil sich das Wasser oft erst einen Weg durch den Wagen suchte, ehe es wieder austrat. Doch nun gab es eine neue Herausforderung:

Schon vor einigen Wochen meldete sich Raimund Scheder bei mir und erzählte mir, dass eine Fensterscheibe unseres Salonwagens ein bisschen nach unten gerutscht sei. Dazu muss man wissen, dass der Wagen an den nicht zu öffnenden Fenstern jeweils eine Innen- und eine Außenscheibe hat. Die Dichtung einer Außenscheibe auf der Südseite bzw. das, was durch jahrelange Witterungseinflüsse noch davon übrig war, hatte offenbar nachgegeben. Dadurch konnte die Scheibe, die natürlich auch seitlich noch in den Dichtungsresten klemmte, ein Stück nach unten rutschen.

Und es blieb nicht bei einem „Rutscher“. Kurze Zeit später war festzustellen, dass die Scheibe noch etwas tiefer hing als zuvor.

Wir mussten handeln. Notdürftig wurde der entstandene Spalt mit Klebeband abgedichtet und die Scheibe gleichzeitig etwas fixiert. Doch wer könnte uns in unserer Situation weiterhelfen? Raimund Scheder kontaktierte entsprechende Fachbetriebe. Doch diese hatten entweder kein Interesse an einem Auftrag oder aufgrund anderer Kompetenzen nicht die Möglichkeit, uns zu helfen.

Nach längerem Überlegen fiel uns unser Partnerverein, die Fränkische Museums-Eisenbahn e. V. Nürnberg (FME) ein, der schon öfter vor der Herausforderung stand, historische Fahrzeuge aufzuarbeiten und dabei bestimmt auch Erfahrung mit der Instandsetzung von Fenstern gesammelt hat. Schnell war Kontakt aufgenommen und es wurde ein „Besichtigungstermin“ ausgemacht.



*Auf diesem Foto von Michael Mrugalla ist das Problem gut zu erkennen. Die beiden Dichtungen sollten eigentlich auf gleicher Höhe sein.*



*Mit vereinten Kräften wurde das provisorisch angebrachte Klebeband entfernt und die Scheibe demontiert.*

Peter Schulz von der FME traf sich mit Raimund Scheder zu einer Bestandsaufnahme vor Ort. Schnell war klar, dass kein Weg daran vorbei führte, das Fenster auszubauen und die Dichtung zu ersetzen.

Doch die Frage dabei war, was für eine Dichtung gebraucht wird und wo man die dann herbekommt. Dies ist erst dann feststellbar, wenn die Scheibe ausgebaut ist, weil man erst dann die Stärke der Scheibe und der



*Nachdem Scheibe und Dichtung entfernt waren, mussten die Reste der Dichtung vom Fensterrahmen entfernt werden. Fotos (2): Klaus Probst*

Wandung des Fensterrahmens messen kann. Peter Schulz fand dann noch ein Reststück, das mit großer Wahrscheinlichkeit passen könnte.

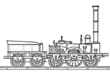
Relativ kurzfristig wurde dann für den 1. November 2023 ein „Arbeitseinsatz“ organisiert, um die Scheibe auszubauen und möglichst mit neuer Dichtung wieder einzubauen.

Zumindest wettertechnisch war von Anfang an alles optimal. Der Vorsitzende der FME, PD Dr.-Ing. habil. Sebastian Pfaller, und Peter

Schulz hatten entsprechendes Werkzeug im Gepäck, um unser Problem zu lösen. Die Demontage des Fensters gestaltete sich jedoch deutlich schwieriger, als wir es erwartet hatten.

Das provisorisch angebrachte Klebeband war natürlich nicht rückstandsfrei abzulösen, dafür hatten sich Reste der Dichtung von ihr gelöst und klebten nun recht fest am Fensterrahmen unseres Salonwagens. Doch auch diese Aufgabe war dann relativ schnell gelöst. Peter Schulz hatte geeignete Chemikalien im Gepäck, um die Reste mit relativ geringem Kraftaufwand zu entfernen.

Doch das war erst der Anfang, der schwierigere Teil sollte erst noch folgen, denn die Vermessung von Scheibe, Wandung des Wagens und der Dichtung offenbarte, dass es problematisch werden könnte. Die Scheibe unseres Wagens ist nur 3 mm dick. Gängig sind für solche Scheiben jedoch 4 mm. Die vorhandene Dichtung passte also nicht optimal. Doch alle Beteiligten



waren sich einig, dass man zumindest einen Versuch wagen sollte.

Deswegen wurde die Dichtung mit Schmiermittel vorbereitet, um ein leichteres Einfädeln zu ermöglichen. Vorausschauend wurde auch die ausgebaute Scheibe vermessen und die Radien abgenommen, um im Fall des Falles gleich die Maße für eine Neuanfertigung des Fensters in passender Stärke zu haben, ohne dies erneut ausbauen zu müssen, zumal man vermutet, dass die übrigen festen Fensterscheiben die gleichen Abmaße haben.

Dann ging es ans Werk, die Dichtung wurde eingezogen. Anschließend wurde versucht, die Scheibe in die Dichtung zu bekommen. Doch nach zahlreichen Versuchen musste man erkennen, dass dieses Vorhaben nicht funktioniert und man wohl doch eine aktuelle Scheibe braucht. Die Kosten dafür werden überschaubar sein und der charmante Aspekt der neuen Scheibe ist, dass dann die bisher vorhandene Trübung auch Geschichte ist.

Dennoch gab es noch ein Problem: die Fensteröffnung ohne Scheibe. Doch auch hierfür wurde eine überzeugende Lösung gefunden. Man stellte die vorhandene Scheibe innen in den Fensterrahmen und fixierte sie rundum mit geeignetem Klebeband.

Von der Innenseite wurde die Scheibe am nächsten Tag noch mit im 3D-Druck passend angefertigten Halteklammern festgeklemmt und so noch einmal zusätzlich gegen ein Hereinkippen gesichert. So lassen sich jetzt erst einmal die



*Klaus Probst dokumentierte, wie der Radius der Fensterscheibe abgezeichnet wurde, um ihn im Anschluss vermessen zu können.*

nächsten Wochen überstehen, bis dann die passende Scheibe beschafft ist.

Ein herzliches Dankeschön ergeht an Peter Schulz und Sebastian Pfaller. Auch wenn wir noch nicht ganz fertig sind, sind wir schon einen großen Schritt weiter und vor allem wesentlich schlauer als zuvor. Danke, dass Ihr zwischen all Euren Terminen Zeit gefunden habt, uns zu helfen! 🚧



*Der aktuelle Zwischenstand mit wiederum provisorisch montierter, jedoch jetzt gegen Absturz gesicherten Scheibe. Foto: Michael Mrugalla*



## Waggonpflegetag

*Am 2. Dezember 2023 sollte auf unserem Vereinsgrundstück wieder einmal ein „Waggonpflegetag“ stattfinden. Das Gelände sollte von den Laubmassen befreit und unser Salonwagen sollte winterfest gemacht werden.*

von Michael Mrugalla

Doch es kam anders. „Alle reden vom Wetter“ war diesmal auch das Motto für den angesetzten Waggonpflegetag. Aufgrund der fehlenden Rasenheizung am Vereinsgrundstück lag am 2. Dezember 2023 Schnee auf den Flächen, die eigentlich „gepflegt“ werden sollten.

Weil dies schon im Vorfeld absehbar war, konnte Raimund Scheder die Mitglieder rechtzeitig informieren, dass der Termin auf-

grund der widrigen Gesamtsituation nicht stattfinden wird.

Auch die Laubmassen hielten sich in Grenzen, weil unser 1. Vorsitzender schneller war als die „weiße Pracht“ und vorab schon den größten Teil der heruntergefallenen Blätter entsorgt hatte. Vielen Dank dafür.

Und den enttäuschten Aktivisten, die sich den Samstag extra frei gehalten hatten, sei versichert, der nächste Pflegetag kommt. ❄️



*Am Vormittag des 2. Dezember 2023 überzeugte sich Michael Mrugalla vor Ort von der Situation rund um unseren Salonwagen.*



*Frank Türpitz erwischte am 7. November 2023 die 190 311, die erst seit Mai 2023 für Railadventure unterwegs ist, auf einer der Messfahrten des neuen ICE L von Talgo, die zwischen Kinding und Nürnberg Dutzenteich stattfanden.*

*Seit dem kürzlich erfolgten Fahrplanwechsel sind die ALEX-Züge in der bisher bekannten Form Geschichte. Vier der fünf ALEX-183er wurden nach Ablauf der Leasingverträge zurückgegeben und durch schwarze 182er ersetzt. Michael Mrugalla fotografierte am 1. Oktober 2023 noch die bunt beklebte 183 001 vor dem ALX 79857 bei Hagelstadt.*



