

NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



- Die Tiergartenbahn in Nürnberg
- Bericht von der InnoTrans 2024
- Aktuelles aus dem Vereinsleben



Am 17. Dezember 2023 wartete Walter Zick in Fürth eigentlich auf einen Sonderzug aus Stuttgart, der mit 110 228 bespannt war. Als schönen „Beifang“ erlegte er die „Maxima“ V500.06 der SGL, die mit einem Bauzug in Richtung Würzburg ausfuhr.

Am 1. November 2024 war auch in Baden-Württemberg Feiertag. Deswegen stand der beladene „moderne Culemeyer“ der Fried-Sped Friedrichsohn Internationale Spedition GmbH in Ummendorf auf deren Firmengelände geparkt. Dort lichtete Bernhard Mrugalla das für die Firma Liebherr verkehrende Gespann ab.





Kaputtsaniert ...

Wenn man die aktuellen Meldungen über Verspätungsstatistiken, Personalabbau, Fahrzeugmängel, Streckensperrungen, Umstrukturierungen und diverse weitere, hier jetzt nicht einzeln aufgeführte Probleme verfolgt, stellt sich die Frage: Quo vadis, Die Bahn. Hat das System? Realisiert die Führungsetage, was da passiert? Fährt Die Bahn da gerade unkontrolliert gegen die Wand? Oder ist das vielleicht sogar alles so geplant?

von Michael Mrugalla

Politik ist ein schmutziges Geschäft, das ist hinlänglich bekannt. Und es ist längst nicht so, dass all das, was gesagt wird, auch mit dem übereinstimmt, was gedacht und gemacht wird. Manchmal ist dieses Missverhältnis offensichtlich, hin und wieder ist es aber auch nicht auf Anhieb auszumachen.

Bei mancher Meldung könnte man vermuten, dass sie nicht im Vollbesitz der geistigen Kräfte des Verfassers ausgearbeitet wurde oder dass es sich um einen falsch terminierten Aprilscherz handelt, aber fast regelmäßig stellt sich im Nachgang heraus, dass sie durchaus ernst gemeint ist.

Und gerade auch Die Bahn fällt in der jüngeren Vergangenheit immer wieder mit solchen Veröffentlichungen auf. Sei es die Pressearbeit rund um die große Baustelle auf der Riedbahn, sei es das Projekt „Stuttgart 21“ mit all seinen Schauplätzen, sei es die Umstrukturierung von DB Cargo und der Abbau der überzähligen Stellen – offenbar weiß man die genaue Anzahl derer selbst noch nicht, weil hierzu nahezu wöchentlich andere vierstellige Zahlen genannt werden.

Eine eindeutige vierstellige Zahl können wir nennen: 2025. Das neue Jahr steht vor der Tür. Im Kreis der Vorstandschaft haben wir uns schon Gedanken zu interessanten Ausflügen gemacht, die wir im kommenden Jahr unternehmen können. Natürlich sind auch die Jahreshauptversammlung und das obligatorische Sommerfest wieder eingeplant. Außerdem gibt es selbstverständlich ein paar interessante Ideen zu Ausflugszielen, die aber noch genauer geprüft und ausgearbeitet werden müssen (Hier ist die Vorstandschaft jederzeit für Unterstützung dankbar).

Bevor es soweit ist, können Sie noch im neuen NEF-Express schmökern. Wir haben wieder ein paar interessante Beiträge für Sie zusammengetragen. Neben aktuellen Themen aus dem Vereinsleben erfahren Sie zum Beispiel, was es auf der Innotrans 2024 zu bestaunen gab, was man über die Kleinbahn im Nürnberger Tiergarten wissen muss und was ein Rätselfoto in der Zeitung auslöste. Viel Spaß und gute Unterhaltung auf den folgenden Seiten!

Wir wünschen Ihnen besinnliche Feiertage und ein frohes, friedliches und glückliches Jahr 2025! Kommen Sie gut rüber und bleiben Sie gesund!





Zwischen zwei Zügen ..

- 3 Kaputtsaniert ...

Vereinsmeier

- 6 Sommerfest 2024
- 7 Geschädigte Birke auf dem Waggongrundstück gefällt
- 9 Und noch ein Fenster im Salonwagen ...
- 29 Besuch aus Kassel
- 30 Waggonpflegetag 2-2024

NEF on tour

- 10 Besuch des Bayerischen Landtags
- 14 Ticket-Tour zum Jubiläum 130 Jahre Straßenbahn
in Plauen und zur Parkeisenbahn Syratal

Hintergründiges

- 23 Die Tiergartenbahn – Nürnbergs kleinster Eisenbahnbetrieb
- 26 Archiverperlen – BR 58

Aktuelles

- 18 Innotrans 2024

Fahrplan

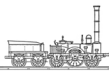
- 16 Veranstaltungskalender



Beim Ausflug nach Plauen am 21. September 2024 (siehe Seite 14 in diesem NEF-Express) konnten die Teilnehmer unteren anderem den Triebwagen 47 der Regensburger Straßenbahn bestaunen. Für die Interessengemeinschaft Historische Straßenbahn Regensburg wurde das Fahrzeug bei der MPK Krakau aufgearbeitet. Die Inbetriebnahme erfolgte mangels geeigneter Infrastruktur in Regensburg in Plauen. Längerfristig soll das Fahrzeug wieder in Regensburg fahren. Klaus Probst hielt den Wagen für uns im Bild fest.

Etwas anders als geplant verlief Walter Zicks Besuch in Schweden. Dennoch gelang ihm an der Strecke Varberg – Halmstad (Teil der Strecke Göteborg – Malmö) eine Aufnahme der Green Cargo T44 346 mit einem kurzen Güterzug aufnehmen. Ein Teil der Strecke südlich von Varberg wird im Zuge des zweigleisigen Ausbaus ab Juli 2025 in einem neuen Tunnel verschwinden.





Vereinsjubiläen

50 Jahre:

236 Müller Rainer 01/1975

25 Jahre:

381 Mrugalla Michael 01/2000

382 Reichert Helmut 01/2000

383 Reichert Hildegard 01/2000

384 Fechner Bernhard 02/2000

385 Zirndorfer Eisenbahnfreunde 02/2000

386 Zick Walter 03/2000

Frohe Feiertage

Wir wünschen unseren Lesern ein frohes Weihnachtsfest, besinnliche Feiertage und ein freudliches und glückliches Jahr 2025!

Großzügige Spende

Wir bedanken uns bei Gerd Freyberger für die großzügige Geldspende anlässlich der Baumfällung (siehe Seite 7 in dieser Ausgabe des NEF-Express)

**Traurig nehmen wir Abschied uns von unserem
am 1. November 2024 verstorbenen Eisenbahnfreund**

Richard Unger

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

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.



Sommerfest 2024


Am 13. Juli 2024 fand das Sommerfest 2024 statt, das die Nürnberger Eisenbahnfreunde in bewährter Weise wieder zusammen mit dem Partnerverein Modelleisenbahnclub Nürnberg feierten.

von Michael Mrugalla

Am 12. Juli 2024 fanden sich zahlreiche Helferinnen und Helfer ein, um das am kommenden Tag anstehende Sommerfest vorzubereiten. Just nachdem das Zelt aufgestellt war, ging ein kräftiger Schauer nieder. Doch dann lief alles nach Plan.

Am nächsten Tag standen bei bestem Wetter wieder die bewährten Klassiker „Kuchenbuffet“, „kühles Bier“ und „allerlei Leckereien vom Grill“ auf dem Programm.

Zahlreiche Mitglieder und Freunde der Vereine hatten sich eingefunden und verbrachten ein paar schöne Stunden zusammen.

Es fanden sich zahllose Themen – nicht nur um den Themenkomplex Eisenbahn – 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. 



Zahlreiche Gäste hatten sich zum Sommerfest rund um den Salonwagen eingefunden. Michael Mrugalla drückte zwischendurch mal auf den Auslöser, bevor er sich wieder den Gesprächen und den Leckereien widmete.

Geschädigte Birke auf dem Waggongrundstück gefällt

Auf dem Grundstück der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V., auf dem der Salonwagen VT 10 551i seinen Standplatz hat, stand seit Jahrzehnten eine Birke mit einer natürlichen Neigung zum Waggon. Der Baum mit einem Stammumfang von 120 cm wies im Erdbodenbereich eine massive Schädigung aus, vermutlich hervorgerufen durch einen Pilzbefall.

von Raimund Scheder

Der geschädigte Baum drohte nun bei einem Sturm umzufallen. Wegen der Neigung des Baums zum Salonwagen hin war zu befürchten, dass der Waggon dadurch erheblich beschädigt, wenn nicht gar zerstört worden wäre.

Aufgrund des gemessenen Stammumfangs von 120 cm fiel der Baum unter die Baumschutzverordnung der Stadt Nürnberg. Der Verein hatte deshalb beim Umweltamt einen

Antrag zur Beseitigung des Baumes gestellt, der am 31. Juli 2024 genehmigt wurde.

Im Bescheid des Umweltamtes wurden die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. allerdings zu einer Ersatzpflanzung eines Laubbaums mit einem Stammumfang von 18-20 cm verpflichtet. Sollte eine Ersatzpflanzung nicht innerhalb eines Jahres möglich sein, so ist eine Ausgleichszahlung von 900 EUR an die Stadt Nürnberg zu leisten.



Am Vormittag des 7. August 2024 wurde das Nachbargrundstück von Unkraut und sonstigem Gewucher befreit, um Platz für den Hubsteiger zu haben, der für die Fällung benötigt wurde.

Foto: Michael Mrugalla



Der Baum wurde mittels Hubsteiger Schichtweise abgetragen. Raimund Scheder verfolgte das aus sicherem Abstand.

Eine vom Verein beauftragte Firma besichtigte den Baum. Schnell war dabei klar, dass die Birke wegen der Schädigung auch im höheren Bereich des Baums und der Neigung nicht einfach gefällt, sondern unter Einsatz eines Hubsteigers mit Arbeitsbühne abgetragen werden musste. Eine Beschädigung des Salonwagens wurde dadurch vermieden.

Am 7. August 2024 wurde zunächst eine Schneise auf dem überwucherten Grund-



Nachdem der Baum gefällt war, konnte die Beschädigung des Stamms genau betrachtet werden. Foto: Raimund Scheder

stück vor dem Waggongrundstück freigeschnitten, damit der Hubsteiger an seinen Einsatzort fahren konnte.


Am 14. August 2024 wurde die Birke dann von der Arbeitsbühne aus Stück für Stück abgetragen. Dünnere Äste und das Laub wurden vor Ort feingehäckselt. Die dicken Äste und den Stamm hat ein befreundeter Eisenbahnfreund zersägt und abgefahren.

Eine Anfrage bei einer Baumschule hat ergeben, dass der billigste Laubbaum in der im Bescheid des Umweltamts geforderten Größe mit Anlieferung und Pflanzung rund 1.300 EUR kosten würde.

Bei einem Ortstermin mit dem Vertreter des Grundstückseigentümers konnte unter Berücksichtigung künftig möglicher Bebauungen und des gesetzlich vorgeschriebenen Grenzabstands von zwei Metern zum Nachbargrundstück kein geeigneter Standort für eine Ersatzpflanzung gefunden werden.

Der Vorstand der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. hat deshalb beschlossen, auf eine Ersatzpflanzung zu verzichten und stattdessen die Ausgleichszahlung von 900 EUR an die Stadt Nürnberg zu leisten.

Zur Zahlung der Kosten für die Baumbeseitigung und der Ausgleichszahlung sind die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. verpflichtet.

Nach dem Grundstücksmietvertrag aus dem Jahr 1980 ist der Verein für den Unterhalt des Grundstücks zuständig. 



Und noch ein Fenster im Salonwagen ...

Unser Wagen hat mehrere Fenster und hatte damit in letzter Zeit auch mehrere Probleme. Ein paar dieser Unannehmlichkeiten wurden schon abgestellt (wir berichteten), eine weitere Reparatur wurde nun im Herbst abgeschlossen.


von Michael Mrugalla

Das Kurbelfenster auf der Nordseite (bezogen auf den aktuellen Standort) war schon mehrere Jahre stark in seiner Funktion eingeschränkt, weil der Krubelmechanismus nicht mehr richtig funktionierte. Daraus resultierte, dass man das Fenster nur noch einen kleinen Spalt öffnen konnte.

In den letzten Monaten war nach Regenfällen dann immer wieder auch mal ein Wassereintritt festzustellen, die genaue Eintrittsstelle konnte jedoch nicht lokalisiert werden. Letztendlich wurde sie aber im Bereich des

Fensters vermutet. Deswegen wurde das Fenster ausgebaut und neue Dichtmasse eingebracht, die nun wieder ordentlich abdichtet.

Auch der Kurbelmechanismus wurde in mühevoller Kleinarbeit über mehrere Wochen mit Öl und diversen chemischen Hilfsmitteln sowie am Ende mit dosiertem Krafteinsatz wieder gangbar gemacht.

Die Vorstandschaft bedankt sich bei den unermüdlichen Helfern für den Einsatz und das zur Verfügung gestellte Material. 



Die Instandsetzung des Fensters war am 18.10.2024 abgeschlossen. Nach erfolgter „Schlüsselrückgabe“ konnte sich unser erster Vorsitzender von der wiederhergestellten Funktionsfähigkeit überzeugen. Foto: Michael Mrugalla



Besuch des Bayerischen Landtags

Auf Einladung des Landtagsabgeordneten Jochen Kohler (CSU), in dessen Stimmkreis Nürnberg-West der Salonwagen der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. steht, besuchten am 8. April und am 1. Oktober 2024 insgesamt zehn Vereinsmitglieder im Rahmen einer staatspolitischen Bildungsveranstaltung den Bayerischen Landtag.

von Reiner Gubitz und Raimund Scheder

Beim ersten Termin am 8. April 2024 stand auch ein Besuch in der CSU-Landesleitung auf dem Programm. Hier erläuterten eine Referentin und ein Referent der Landesleitung die Organisation und die Entscheidungswege einer politischen Partei.

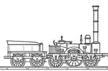
Nach der Ankunft im Bayerischen Landtag folgte die obligatorische Eingangskontrolle,

danach wurde ein durchaus netter Imagefilm über den Bayerischen Landtag gezeigt.

Sehr spannend war die Führung durch das Haus, in der ein schöner Einblick in das architektonisch hochinteressante Haus gewährt wurde. Hierbei wurde deutlich, dass der Bayerische Landtag Mieter des Hauses ist. „Ursprünglich hatte das Gebäude keine



Von der Speicherkarte von Matthias Maier stammt diese Aufnahme der NEF-Reisegruppe, die am 1. Oktober 2024 in München unterwegs war.



politische Funktion, sondern eher eine kulturelle: Der bayerische König Maximilian II. (1848-1864) ließ das Gebäude 1857 als Ort der historischen und künstlerischen Erziehung seines Volks und als Sitz einer Studienstiftung für hochbegabte Landeskinder aus dem rechts- und linksrheinischen Bayern, also aus dem heutigen Bayern und der Pfalz, errichten.

Eines der bekanntesten Landeskinder, das in den Genuss dieser Stiftung kam, war der ehemalige bayerische Ministerpräsident Franz-Josef Strauß.

Außerdem befand sich in dem Gebäude bis 1918 die Königliche Pagenschule. 1949 mietet sich das bayerische Parlament beim Eigentümer des Gebäudes, der Studienstiftung Maximilianeum, ein.

Während des Rundgangs konnten die Besucher das für die Eisenbahn-Enthusiasten interessanteste Objekt besichtigen, ein 1:10-Modell der Stephenson-Lokomotive des Typs Patentee mit der Achsfolge 1A1, die im Original in 14 Exemplaren in die deutschen Lande geliefert wurde. Der „Adler“ für die Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth war nur eine von den 14, die von 1835 bis 1838 für die ersten deutschen Eisenbahnstrecken Nürnberg – Fürth, Leipzig – Dresden und München – Augsburg beschafft wurden. Diese waren z.B. die Adler, Pfeil, Renner, Sturm usw.

Nun stand das Maximilianeum den hochbegabten Söhnen Baierns (Töchter waren erst später zugelassen) offen; es war damit ein herausragender Ort der Bildung. Deshalb lag es nahe, dass der bayerische König Maximilian



Nicht nur Reiner Gubitz interessierte sich für das Modell der Patentee-Lok. Das 1:10-Modell hat eine durchaus bewegte Geschichte.



lian II. zur Grundsteinlegung am 6. Oktober 1857 höchstpersönlich die Glasvitrine mit dem Lokomotiv-Modell und den Porträts von sich und seiner Gemahlin Marie von Preußen sowie den damals gültigen Gold- und Silbermünzen Baierns als Beweis solider Staatsfinanzen im Grundstein versenkte.

Das ursprünglich funktionsfähige Modell mit Spiritusfeuerung (14 Dochte) wurde bei Bauarbeiten am 24. Februar 1998 wieder entdeckt. Es hatte in den über 140 Jahren sehr gelitten, weil die ursprünglich als dicht gedachte Glasvitrine leider im Grundwasser gestanden war. Der nachlesbare Restaurierungsbericht zum Zustand des Modells liest sich nicht sehr positiv.

Zustand Dampflokomotive mit Tender:

- Durch Staub und ausgetrockneten Firnis stark verschmutzt.
- Eisenteile erheblich verrostet (Wasserschaden).
- Bewegliche Teile und Schrauben festgerostet.
- Messing- und Kupferteile teilweise angelauten (Patina) oder mit Grünspan versetzt.
- Holzteile sehr brüchig und teilweise zerfallen.
- Holzverkleidung am Kessel nicht mehr vorhanden.
- Spurkranz im unteren Bereich bei sämtlichen Rädern ausgebrochen (standen ca. 6 cm im Wasser).
- Farbanstrich (Tender grün, Lokomotive schwarz) blättert ab und vermutlich durch Wärmeeinwirkung aufgeblüht, verkrustet.
- Linkes Steuerungsgestänge gebrochen.
- Bei der Rauchkammertüre ist das linke Scharnier gebrochen.
- Beim Tender ist der Holzrahmen brüchig und es fehlen einige Holzteile.

- Die Kupplung zwischen Lokomotive und Tender ist ausgebrochen (Holzteil fehlt).
- Rechter Bremsklotzhebel bei Tender gebrochen.

Zustand: Glasvitrine

- Eisenrahmen und Gleisvorrichtung der Glasvitrine stark verrostet.
- Vier Glaseinsätze (einschließlich abschraubbares Vorderteil) gebrochen.
- Abgeblätterte, ausgetrocknete Firnisblättchen am Boden der Glasvitrine

Trotzdem gelang es den Restauratoren unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten, das Modell wieder in einen vorzeigbaren Zustand zu versetzen. So steht es nun trocken in den Räumlichkeiten des Landtags an durchaus prominenter Stelle und ist nicht zu übersehen.

Hochinteressant ist auch die Entstehungsgeschichte des Modells.

Es wurde im Jahre 1838 im Mechanischen Atelier von Sigismund Blochmann zu Dresden gefertigt. Wer es gebaut hat, ist unbekannt. Derjenige muss jedoch tiefe Kenntnisse des Dampflokomotivbaus der damaligen Zeit gehabt haben; immerhin ist das Modell mit den Abmessungen der Lokomotive von 47 x 57,5 x 20 cm und des Tenders von 21 x 32,5 x 21 cm im exakten Maßstab von 1 : 10 gehalten und mit Spiritusbefuerung ursprünglich funktionsfähig.

Das Modell wurde von 1838 bis 1857 in der Technischen Bildungsanstalt zu Dresden für Studienzwecke verwendet.

1857 erwarb es König Maximilian II. auf Anregung von Georg Friedrich Christian Bürklein um 556 Gulden und 30 Kreuzer (in Gold). Nach heutigem Wert wären das (über




den Goldpreis gerechnet) rund 425.000 Euro (1 Gulden = Feingewicht 9,545 g Gold). Dem Baumeister Fridrich Bürklein verdankt Bayern neben so herausragenden Bauwerken wie dem Maximilianeum und der Maximilianstraße in München auch viele Hochbauten bayrischer Eisenbahnen wie die Empfangsgebäude von Bamberg, Ebensfeld und vielen weiteren. Das Fürther Rathaus mit dem florentinischen Rathhausturm war eines seiner ersten Bauwerke.

Höhepunkt war dann der Besuch des Plenarsaals des Bayerischen Landtags. Die schnellsten aus der Besuchergruppe nahmen dabei auf den Regierungsbänken und auf dem Stuhl der Landtagspräsidentin Platz.

Der große Rest der Gruppe verteilte sich auf den Abgeordnetenplätzen im Plenum.

Der Landtagsabgeordnete Jochen Kohler erläuterte die Sitzordnung der einzelnen Fraktionen, des Ministerpräsidenten, der Staatsminister und Staatssekretäre und den Arbeitsablauf eines Abgeordneten.

Zum Abschluss gab es noch eine Fragerunde zu aktuellen politischen Themen der Landespolitik und zu lokalen Themen aus dem Stimmkreis Nürnberg-West von Jochen Kohler.

Die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. bedanken sich bei Herrn Landtagsabgeordneten Jochen Kohler für die Einladung zu beiden staatspolitischen Bildungsveranstaltungen und dem Mittagessen in der Landtagsgaststätte. 



Jürgen Prem war beim zweiten Besuch im Oktober 2024 dabei und brachte uns von dem Ausflug auch ein Foto aus dem Sitzungssaal mit.



Ticket-Tour zum Jubiläum 130 Jahre Straßenbahn in Plauen und zur Parkeisenbahn Syratal

Am Morgen des 21. September 2024 machten sich sechs Eisenbahnfreunde auf den Weg nach Plauen. Wegen Bauarbeiten zwischen Glauchau und Zwickau wurde vom DB Navigator nur alle zwei Stunden eine Verbindung nach Plauen angeboten. So fuhren wir eine Stunde früher als ausgeschrieben mit dem RE 30 um 7.37 Uhr von Nürnberg ab.

von Klaus Probst

In Pegnitz verließ uns der Zugteil nach Marktredwitz. In Hof kamen wir mit etwas Verspätung an. Dank des freundlichen Zugpersonals der Mitteldeutschen Regiobahn konnten wir den RE3, den der Navigator wegen nur drei Minuten planmäßigem Übergang nicht ausweist, doch noch benutzen. So gelangten wir etwa eine halbe Stunde früher zu unserem Ziel Plauen. Dort stieß noch ein weiterer Eisenbahnfreund dazu.

Mit der Straßenbahn machten wir uns dann auf den Weg zu der Veranstaltung zum Jubiläum der Plauener Straßenbahn (PSB). Ab der Haltestelle Neue Elsterbrücke war ein kleiner Fußmarsch zum Betriebshof angesagt.

Im Eingangsbereich standen neben der Bielelektrischen (der Partybahn der PSB) noch zwei weitere Oldtimer. Die PSB hatte ein buntes Programm zusammengestellt. Ne-



Die Teilnehmer konnten eine ganze Reihe interessanter Fahrzeuge bestaunen. Klaus Probst brachte unter anderem eine Aufnahme des Triebwagens 21 mit.

ben Gastronomie war auch für die kleinen Gäste gesorgt. In der Werkstatthalle konnten neben Fahrzeugen natürlich auch die Maschinen angeschaut werden. Einzelne Komponenten und verschiedene Exponate waren ebenfalls zu sehen.

In einer weiteren Halle wurde mehrfach das Aufgleisen eines Straßenbahnfahrzeugs demonstriert. Auch konnten eine Modellbahnausstellung besichtigt sowie Souvenirs erworben werden. Im hinteren Teil des Betriebshofs waren einige Dienstfahrzeuge ausgestellt, z.B. ein Tatra KT4 mit angebautem Schneepflug. Auch Straßenfahrzeuge waren ausgestellt.

Neben den Programmteilen auf dem Betriebshof fanden auch Sonderfahrten in Richtung Reusa und Waldfrieden statt, dazu wurden ein KT4 (216) und der Triebwagen 79 mit Beiwagen 28 eingesetzt. Diese kostenlosen Fahrten fanden regen Zuspruch.

Ein Highlight war der Triebwagen 47 der 1964 stillgelegten Straßenbahn Regensburg. Da dieses Fahrzeug über keine Betriebserlaubnis verfügt, durfte es nur ohne Passagiere auf dem Betriebshof seine Runden drehen.


Mit einer der Sonderfahrten machten wir uns dann auf den Weg zu unserem nächsten Ziel, der Parkeisenbahn Syratat, mit Umsteigen an den Haltestellen Neue Elsterbrücke, ab dort mit Linienzügen, und Tunnel bis zum oberen Bahnhof. Die Parkeisenbahn erreichten wir dann zu Fuß bzw. mit Bus. Dort angekommen, nutzten wir als erstes die Gelegenheit zu einer Fahrt. Da vor etwa drei Monaten ein abgebrochener Ast einen Teil der Oberleitung zerstört hatte, zog eine klei-

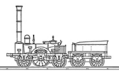


Exklusive Einblicke in den Schuppen der Parkeisenbahn wurden der NEF-Reisegruppe gestattet. Klaus Probst war mit der Kamera dabei.

ne Diesellok die Garnitur. Nachdem der Fahrer bemerkt hatte, welche Gäste er mit dabei hatte, zeigte er uns die im Lokschuppen abgestellten Elektroloks, darunter auch die Lok, mit der die damalige Pionierbahn 1959 ihren Betrieb aufgenommen hatte. Der Schuppen wird auch als Werkstatt benutzt und verfügt über eine Grube.

In einem zweiten Schuppen stand eine weitere Diesellok mit Wagen. Mit einer Reparatur der Oberleitung ist aber erst nach weiteren Baumfällungen zu rechnen. Bei dem schönen Wetter nutzten wir die Gastronomie der Anlage zu einer Stärkung vor der Heimreise. Der erste Abschnitt war eine Busfahrt zum oberen Bahnhof. Der RE3 brachte uns dann um 16.59 Uhr wieder nach Hof. Während ein Teilnehmer das gute Wetter ausnutzte, um Loks der Baureihe 218 zu fotografieren, fuhren die restlichen Teilnehmer mit dem RE31 über Marktredwitz, ab Pegnitz zusätzlich mit dem RE30 aus Bayreuth, wieder nach Nürnberg.

So ging ein auch wegen des sommerlichen Wetters gelungener Tag zu Ende. 



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:

3. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
10. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
17. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
24. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
31. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Gerd Freyberger präsentiert das NEF-Quiz 2025

Februar:

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	Jürgen Prem: Eisenbahn Jubiläum 1985, Teil1: Vorbereitungen

März:

7. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
14. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
21. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
22. Sa			Jahreshauptversammlung mit Vorprogramm separate Einladung folgt
28. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Wolfgang Walper: Dia-Vortrag Nahverkehr Rhein/Neckar einst und jetzt

April:

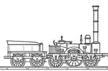
4. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
11. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
25. Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Volker Kabisch: Dia-Vortrag Die Wassertalbahn in Rumänien

Mai:

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	Der weiße Fleck
30. Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

Juni:

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	Joachim Neu: Eisenbahn in China



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

10.01. 19.30 Uhr Vortrag „Jahresrückblick 2024“

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



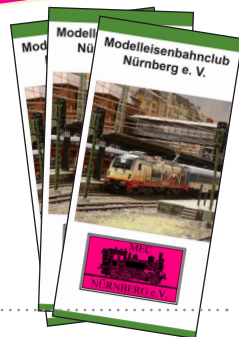
Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

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



1. märklin-club nürnberg e.V.

Treffpunkt: Am Wegfeld 41, 90427 Nürnberg-Buch (Im Vereinsheim des TSV-Buch)

Regelmäßige Treffen: Mittwoch ab 18.00 Uhr in unseren Clubräumen

www.erster-maerklin-club.de

Fränkische Museumseisenbahn e. V.

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

www.fraenkische-museumseisenbahn.de

Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

Geschäftsstelle: Tel.: 09 11 / 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



Innotrans 2024

In diesem Jahr hat sich gezeigt, dass die Innotrans nicht nur die größte Messe in Berlin ist, sondern als Fachmesse für die gesamte Verkehrstechnik mittlerweile als größte ihrer Art weltweit gelten kann. 2.940 Aussteller aus 59 Ländern belegten das gesamte Messegelände unter dem Funkturm, auf 3.500 m Gleisen wurden 133 Fahrzeuge präsentiert. Mit rund 170.000 Besuchern an den vier Messetagen wurde die Besucherzahl aus der Zeit vor Corona noch übertroffen.

von Bernd Zöllner

Das merkte man auch daran, dass bereits am ersten Messetag das Gelände brechend voll war und zum Messeende am Abend die Fahrgäste der S-Bahn sich am Bahnhof Messe Süd die Treppe hinauf zurückstauten. Von besonderem Interesse ist natürlich das Freigelände mit vielen interessanten und neuen Fahrzeugen, auf dem unter diesen Umstän-

den das Fotografieren immer schwieriger wird. Daher nutze ich schon seit einigen Jahren die Möglichkeit, mit meinem Presseausweis das Messegelände schon am Montag zu betreten, um insbesondere im Freigelände ungestört fotografieren zu können. Auch wenn an diesem Tag auch hier noch überall gewerkelt wird und insbesondere die Fahr-



Einer der Besuchsmagneten war die neue Talgo-Lok, die DB Fernverkehr als Baureihe 105 für die ICE-L-Züge bestellt hat. In Berlin war die 105 019 ausgestellt.



zeuge auf Hochglanz gebracht werden. Auch das Wetter spielt dabei eine Rolle, denn es war in diesem Jahr bis auf den Montag vor Messebeginn ziemlich unbeständig.

Die Schwerpunktthemen der diesjährigen Messe waren Nachhaltigkeit, Elektrifizierung, Digitalisierung und natürlich das Thema „Künstliche Intelligenz“.

Auf dem Freigelände wurden neben modernen Hochgeschwindigkeitszügen und Fahrzeugen mit alternativen Antrieben auch auffallend viele Sonderfahrzeuge für Überwachung, Baumaßnahmen, Instandhaltung und für Notfälle gezeigt. Für den Personenverkehr dominierten Triebwagen und Straßenbahnen, der Güterverkehr war insbesondere mit Spezialwagen vertreten.

Bei den Triebfahrzeugen wurde von Talgo mit der BR 105 erstmalig die Lok des „ICE-L“

auf den Gleisen der Innotrans präsentiert, deren Lieferung sich allerdings ziemlich verzögert hat, wodurch die Testfahrten mit den bereits fertiggestellten Wagengarnituren bisher noch mit anderen Loks durchgeführt werden mussten. Auch Dänemark hat acht solcher 15-teiligen Garnituren bestellt, allerdings ohne Lok und Steuerwagen. Sie sollten mit Vectron bespannt ab 2025 die Relation Kopenhagen – Hamburg bedienen. Ein erster Mittelwagen wurde auf dem Stand von Talgo gezeigt.

Für den Nahverkehr stellte Stadler mit dem Regioshuttle „RS Zero“ eine völlige Neukonstruktion bei unverändertem Fahrzeugkonzept vor, das nur noch über einen elektrischen Antrieb verfügt und auch in einer zweiteiligen Version kommen soll. Das Fahrzeug kann entweder mit einer Batterie ausgestattet werden und auch mit Oberleitung betrieben



Eine interessante Variante des Coradia Stream zeigte Alstom. Diese Version wird künftig mit 34 Einheiten den Nahverkehr in Niedersachsen bedienen.



werden oder wie gezeigt mit Generator, der von einem Wasserstoffmotor betrieben wird.

Siemens zeigte mit dem „Mireo Smart“ ein ausgereiftes Fahrzeug für den Nahverkehr, das in einer Standardausführung innerhalb von 18 Monaten geliefert werden kann.

Für das gleiche Einsatzgebiet zeigte Stadler seinen „FLIRT Akku 3 XXL“, dessen Fahrzeugkonzept weitgehend auf den der elektrischen Triebzüge FLIRT beruht. Auf Streckenabschnitten mit Oberleitung fahren sie mit gehobenem Stromabnehmer und laden die Batterien. Gleichzeitig wird Bremsenergie zur Aufladung genutzt. Wo der Fahrdraht endet, setzen sie ihre Fahrt im Batteriemodus mit einer Reichweite von 150 km fort.

Von Alstom wurde ein Coradia Stream für den Regionalverkehr in Niedersachsen vorgestellt, von dem 34 Exemplare bestellt wurden, die ab Dezember 2024 zum Einsatz kommen sollen.

Ein vergleichbares Fahrzeug wurde von Stadler mit dem KISS Doppelstock-Triebwagen gezeigt, der in Österreich bei der ÖBB als Reihe 4734 im Nahverkehr unter dem Titel Cityjet eingesetzt wird.

Die Kölner S-Bahn wird von DB Regio mit einem Fahrzeug beglückt, das gar nicht so neu ist, sondern nach dem Betreiberwechsel der S-Bahn Hannover hier ein neues Einsatzgebiet finden soll. Äußerlich aufgehübscht und innen modernisiert wurde es auf der Innotrans präsentiert.

Von der Münchener S-Bahn wurden erstmals neue Fahrzeuge bestellt, bei denen es ausschließlich nicht trennbare Langzüge geben wird. Vom Kopf dieses Triebwagens zeigte Siemens ein 1:1-Modell.

Stadler stellte für die Kleinprofilstrecken der Berliner U-Bahn die neueste Fahrzeug-Generation mit dem Typ JK vor. Gemeinsam mit dem Typ J für die Großprofil-Linien ist hier eine völlig neue Fahrzeuggeneration entstanden, von der auf der Basis eines Rahmenabkommens mit der BVG bis 2030 insgesamt bis zu 1.500 Wagen abgerufen werden können.

Ebenfalls für die BVG bestimmt sind die Fahrzeuge des Typs „Flexity Tram“ von Alstom. Die neunteiligen, als „Urbanliner“ bezeichneten Straßenbahnzüge gehören mit 50 m Länge zu den längsten derartigen Fahrzeugen weltweit und haben eine Kapazität von 312 Fahrgästen.

Omnipräsent war der Vectron von Siemens in drei Bauformen, als „248 Dual mode“ mit 2.400 kW Dieselmotorleistung als gemeinsames Ausstellungsstück von Siemens und der DB, des Weiteren als „249 Dual mode light“ mit ca. 1.000 kW für den Rangierbetrieb und als 193 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h speziell für den von Siemens als „Vectrain“ bezeichneten Fernverkehrszug, dessen Wagen von Škoda hergestellt werden und der von der ČD als Wendezugeinheit unter der Bezeichnung „ComfortJet“ im hochwertigen Fernverkehr eingesetzt werden soll. Entsprechend hat der Steuerwagen auch das „Gesicht“ des Vectron. Erster Einsatz wird die Verbindung Prag – Berlin mit späterer Verlängerung nach Hamburg sein.

Ein besonderes Versuchsfahrzeug stellte das „Aachener Rail Shuttle“ des Instituts für Schienenfahrzeuge der RWTH Aachen dar. Ein ultraleichtes, zweiachsiges, fahrerloses und batteriebetriebenes Fahrzeug, das autonom auf Nebenstrecken in Abständen von 10 bis 15 Minuten fahren könnte. Dabei hat man vor allem stillgelegte Nebenstrecken mit



minimaler Sicherungsinfrastruktur im Visier, sodass mit diesem Fahrzeug z.B. gefahrlos unbeschränkte Bahnübergänge passiert werden können. Das Konzept berücksichtigt auch die Möglichkeit, den Fahrgastraum komplett vom Fahrwerk abzuheben und stattdessen Container zu transportieren.

Es gab aber auch noch elegante Exoten für den Fernverkehr. Der Velaro von Siemens war in seiner Ausführung für Ägypten mit Anschriften nach europäischem Standard und einigen spezifischen Einrichtungen für die klimatischen Verhältnisse eher unauffällig.

Dagegen beeindruckte der Cinova H2 der Chinesischen Staatsbahn schon eher, nicht nur durch seine Brennstoffzellen-Technik, sondern auch durch sein Design und seine Innenausstattung. Daneben stand ganz unscheinbar ein auf Gummirädern bewegtes

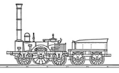
Fahrzeug, das wie eine Straßenbahn anmutete (ART = Autonomous Rail Rapid Transit).

Aus Italien kam der Hochgeschwindigkeitszug Frecciarossa ETR 1000, der von Hitachi gebaut wurde. Er konnte vor allem durch seine körpergerechten Sitze und Steckdosen mit USB-Anschlüssen für jeden Platz überzeugen, die man nicht suchen muss.

Besonders interessante Fahrzeuge gab es diesmal im Bereich der Infrastruktur-Unterhaltung und für Notfalleinsätze zu sehen. Sehr eindrucksvoll war der „Catenary Crafter“ der ÖBB, der mit einem klassischen Turmtriebwagen nicht mehr viel gemein hat, oder der dreiteilige „ServiceJet“ der ÖBB, der bei Notfällen sehr nah an Unglücksstellen heranfahren kann und mit Wasserwerfern Brände löschen kann.



Immer wieder gibt es auch ansprechend gestaltete Güterwagen zu sehen. Hier sehen Sie einen handbemalten Getreidesilowagen von Greenbrier. Er wird von EP Logistics International eingesetzt.



Beindrucken konnte auch die Euro dual von Stadler in der Ausführung für England, obwohl sie durch die Anpassung an das britische Umgrenzungsprofil schmaler und niedriger ist.

Im Gegensatz dazu imponierte ein Triebkopf eines Doppelstock-Triebwagens des Typs TrainLink D für Australien durch seine Ausmaße hinsichtlich Höhe (4.402 mm) und Breite (3.034 mm). Er wurde von Hyundai Rotem (Korea) geliefert und gehört zu einer neuen Fahrzeugflotte, die auf den Strecken von Sydney nach Newcastle, Lithgow und Kima eingesetzt werden soll.

Neben den wenigen Reisezugwagen gab es eine Reihe von interessanten Spezialgüterwagen, die vor allem durch ihre Farbgebung und Bauart auffielen.

So ein Schüttgutwagen mit hydraulischer Betätigung aller Klappen, dessen Bedienpult fast schon einem Führerstand gleicht.

Genauso eindrucksvoll ist der 42,6 m lange, dreiteilige Niederdecker für den Transport von Zugmaschinen oder Ähnlichem.

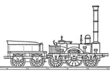
Recht farbenfroh kamen für die Innotrans handbemalte Getreidesilowagen von Greenbrier daher, der von EP Logistics International eingesetzt wird.

Eindrucksvoll auch der Containertragwagen für zwei 40'-Container für 160 km/h, der mit zwei leuchtend bunten Containern beladen war. Interessant auch spezielle Kesselwagen für die Chemieindustrie mit einer speziellen Tragrahmenkonstruktion.

Die automatische Kupplung war auch dieses Mal bei allen Herstellern der Scharfenberg-




Der Flirt Akku 3 XXL ist, wie der Name schon sagt, ein Akku-Triebzug. Das Stadler-Fahrzeug hat im Akku-Betrieb eine Reichweite von ca. 150 km und kann per Stromabnehmer am Fahrdrabt geladen werden. Fotos (4): Bernd Zöllner



kupplung ein Thema und es scheint, dass man sich einer grundsätzlichen Lösung nähert, die alle Anforderungen an die Tauglichkeit erfüllt. Dies wurde insbesondere an einem Beispiel der Fa. Voith deutlich. Allerdings ist aus der ursprünglichen Konstruktion, die sich schon seit langer Zeit bei Triebwagen bewährt hat, ein hochkomplexes Gebilde geworden, das sehr teuer und technisch anspruchsvoll dem

rauen Güterzugbetrieb kaum gewachsen sein dürfte. Daher ist deren Einführung auf absehbare Zeit kaum vorstellbar.

Wie nicht anders zu erwarten, war auch die KI ein Thema für die Innotrans, auch wenn nicht ganz klar ist, wo sie sinnvoll angewendet werden kann und welcher Nutzen daraus wirklich zu ziehen ist. 

Die Tiergartenbahn – Nürnbergs kleinster Eisenbahnbetrieb

Vor sechzig Jahren, am 18. Mai 1964, wurde die 1,1 km lange Kleinbahn im Nürnberger Tiergarten in dem bis heute bestehenden Betriebszustand neu eröffnet. Aus diesem Anlass lud der Tiergarten am 19. September 2024 zu einem Vortrag des technischen Betriebsleiters Lothar Sölla in das Naturkundehaus des Zoos ein.

von Raimund Scheder

Acht Mitglieder der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. nahmen an der gut besuchten kostenlosen Veranstaltung teil.

Die Tiergartenbahn ist aber weitaus älter als 60 Jahre.

Ab 1928 wurde im Innenhof des Verkehrsmuseums für die Besucher eine kleine Ausstellungsbahn mit der Spurweite 500 mm mit einer Dampflokomotive mit dem Namen Lili-put betrieben.

Im Jahr 1939 wurde diese Bahn mit ihren fünf Wagen an den neu errichteten Tiergarten am Schmausenbuck abgegeben. Diese Wagen mit der Spurweite 500 mm sind bis heute noch im Feldbahnmuseum 500 e. V. in der Drahtzieherstraße 32 in Nürnberg erhalten.

Nach einer Unterbrechung durch den Zweiten Weltkrieg fuhr diese Bahn dann von 1947

bis 1958 durch den Tiergarten und wurde danach eingestellt.

Die Tiergartenbahn wurde danach umgebaut und mit 600 mm Spurweite am 15. Mai

Daten der Tiergartenbahn

Info!

Streckenlänge:	1,1 km, zwei Wendeschleifen
Tunnelstrecke:	ca. 200 m
Spurweite bis 1958:	500 mm
Spurweite seit 1964:	600 mm
Höchstgeschwindigkeit:	15 km/h

Lokomotive Adler: dieselhydraulischer Antrieb
5 Waggons für insges. 40 Erwachsene/50 Kinder

Bahnhöfe:	Giraffengehege und Kinderzoo
Eigentümer:	Stadt Nürnberg
Pächter:	Fa. Foto Raabe
Fahrgäste 2023:	107.000



1964 anlässlich des 25-jährigen Jubiläums des Tiergartens am Schmausenbuck wieder eröffnet.

Gezogen wurden die fünf je 900 kg schweren Waggons des Zuges von der Lokomotive Adler mit einem 28 PS starken VW-Käfer-Motor. Der Motor erzeugte über einen Generator Strom für die elektrischen Tatzlager-Fahrmotoren.

Die Lok verfügt über eine Knorr-Luftbremse und Sandstreuer.

Die Lokomotive ist dem Adler, der ersten Lokomotive, die 1835 zwischen Nürnberg und Fürth fuhr, im ungefähren Maßstab 1:2 nachgebildet.

Lokomotive und Wagen wurden in der Lehrlingswerkstatt der Firma MAN als Einzelanfertigung konstruiert und gebaut.

Der ganze Zug wurde dem Tiergarten vom Verein der Tiergartenfreunde mit maßgeblicher Beteiligung der Nürnberger Firmen MAN, Siemens-Schuckert-Werke und TRIX Vereinigte Spielwarenfabriken E. Voelk KG gespendet.

1995 bekam die 4,3 t schwere Lok einen neuen, 98 PS starken MAN-Dieselmotor mit dieselhydraulischem Antrieb.

Im September 2008 musste die Bahn eingestellt werden, weil durch die im Bau befindliche Delfinlagune der Gleiskörper überbaut wurde.



Am 28. September 2014 war Michael Mrugalla im Nürnberger Tiergarten. Neben Tigern, Erdmännchen, Giraffen, Geiern, Delphinen, Zebras, Löwen und Pinguinen fotografierte er auch den dort heimischen Adler.



Zunächst sah es so aus, als ob die Bahn endgültig eingestellt werden würde. Aufgrund massiven Bürgerprotests kam es jedoch zu einer Wiederaufnahme des Betriebs im Jahr 2012 dieser bei Tiergartenbesuchern sehr beliebten Bahn.

Zwischen 2008 und 2012 ist die Strecke von Auszubildenden von DB Netz überholt worden.

Im Bereich der Delfinlagune wurde eine neue Streckenführung mit einem Tunnel gebaut. Dieser Tunnel dient auch als Abstellplatz für Lok und Wagen und als Werkstatt. Der alte Lokschuppen wurde wegen des Baus der Lagune abgerissen.


Die Änderung der Trassenführung wurde durch großzügige Förderungen der Sparda-Bank, der Deutschen Bahn AG und des Lions-Clubs Nürnberg ermöglicht.

Auszubildende von MAN Truck & Bus übernahmen 2011/2012 wieder die technische Überholung der Bahn.

Im Frühjahr 2024 hat die Lokomotive Adler einen neuen Motor erhalten und fährt seitdem umweltschonend mit HVO Diesel. Bei diesem Kraftstoff handelt es sich um einen nachhaltigen Dieselerersatz, der aus pflanzlichen Reststoffen und Altspeisefetten produziert wird.

Der technische Leiter der Tiergartenbahn, Lothar Söllla, der früher selbst bei der Firma MAN tätig war, berichtete in seinem Vortrag sehr anschaulich von den immer wieder auftretenden technischen Problemen der Bahn.

Die Tiergartenbahn sei so etwas wie sein Baby, bei der er immer sofort zur Stelle sei, wenn es hakt und Störungen auftreten.

Viele Zusatzteile und Maßanfertigungen machen den Betrieb und die Wartung der Bahn zwar zu einer regelrechten Tüftelarbeit. Diese Arbeit mache ihn aber angesichts der jährlich weit über 100.000 Fahrgäste glücklich. 

Vielen Dank!

Im Jahr 2024 haben wieder viele Mitglieder und Freunde des Vereins zur Gestaltung unseres Vereinshefts beigetragen. Mit Textbeiträgen, Ideen/Anregungen, Korrekturlesen und Bildern unterstützten uns folgende Personen:

Jörg Freudenberger, Reiner Gubitz, Günter Knieling, Otwin Krause, Matthias Maier, Ralf Münchberger, Bernhard Mrugalla, Claudia Mrugalla, Jürgen Prem, Klaus Probst, Peter Reinwald, Ferdinand von Rüden, Raimund Scheder, Nikolaus Schönherr, Markus Steinbach, Frank Türpitz, Walter Zick und Bernd Zöllner.

Vielen Dank für die Unterstützung!



Archivperlen – BR 58

Unter dem Motto „Archivperlen“ erscheinen im Lokalteil der Fürther Nachrichten jeden Samstag Fotos aus dem Fürther Stadtarchiv, bei denen die Leser raten dürfen, worum es sich bei dem aufgenommenen Objekt handeln könnte und wo es sich befand.

von Bernd Zöllner

Ab und zu gibt es in dieser Rubrik auch Fotos mit Eisenbahnbezug, die für einen engagierten Eisenbahnfreund zu einer echten Herausforderung werden können. So auch wieder in der Ausgabe vom 12.10.2024 mit einer Aufnahme von zwei sich begegnenden Zügen, verbunden mit der Frage nach dem Ort, entweder in Fürth oder der näheren Umgebung. Der Standort des Fotografen oberhalb der Gleise konnte nur auf einen Gleisbereich hindeuten, an dem sich eine Brücke befand. Der Aufnahmezeitpunkt konnte durch die Aufzeichnungen des Fotografen mit dem Jahr 1935 belegt werden. Da außer der hügligen

Landschaft keine besonderen Merkmale zu sehen waren, war es kaum zu glauben, dass die Aufnahme im Umfeld von Fürth entstanden sein könnte.

Den echten Eisenbahnfreund interessiert natürlich auch, um welche Lok es sich eigentlich handelte, die den entgegenkommenden Zug beförderte. Eindeutig erkennbar war die typische Front der Dreizylinderlok Baureihe 58. Leider war jedoch auf dem gerasterten Foto das Lokschild nicht zu entziffern. Wenn die betreffende Lok zum Aufnahmezeitpunkt in Nürnberg beheimatet war, wäre die Wahr-



Mit freundlicher Unterstützung des Fürther Stadtarchivs konnte Bernd Zöllner das ursprünglich in der Zeitung abgedruckte Bild in höherer Qualität für uns besorgen.



scheinlichkeit groß, dass der Aufnahmeort in der Nähe von Fürth sein könnte. Da die Ordnungsnummer auf dem Lokschild wegen der Rasterung des Zeitungsfotos nicht lesbar war, musste diese Frage zunächst offen bleiben.

Alle mir bekannten Eisenbahnfreunde konnten auch nicht auf Antrieb sagen, wo diese Aufnahme entstanden sein könnte. Einzig die helle Fläche parallel zum linken Gleis ließ vermuten, dass es sich um einen Bahnsteig handeln könnte, auch wenn sie sich unterhalb des Niveaus der Bettung befand.

Bei der Auflösung in der nächsten Wochenendausgabe der Fürther Nachrichten wurde als Aufnahmeort Puschendorf genannt, dessen Haltepunkt an der Strecke nach Würzburg liegt. Das hatten einige Leser offenbar richtig erkannt, denn dort gibt es noch heute eine Fußgängerbrücke, durch die die versetzt angeordneten Bahnsteige verbunden werden. Auf dieser Brücke ist die Aufnahme offensichtlich entstanden. Schwieriger war es jedoch, die Lok zu identifizieren. Obwohl auf dem Foto eindeutig die typische Front der Dreizylinderlok der Baureihe 58 zu sehen war, übernahm die Redaktion den Auflösungsversuch einer Leserin, die eine Lok der Baureihe 50 vermutete und aus der nicht lesbaren Ordnungsnummer eine Lok ableitete, die wohl in Bielefeld in der damaligen britischen Besatzungszone ihre Heimat hatte. Da Dampfloks nur eine überschaubare Reichweite haben, konnte diese Lösung in keinem Fall stimmen. Das war dann doch sehr unwahrscheinlich und es bestätigte sich in einer zweiten Auflösung eine Woche später, weil auch andere Leser bemerkt hatten, dass es sich bei der Zuglok wirklich um eine BR 58 gehandelt hat.

Dennoch blieben Zweifel am Aufnahmeort, sodass wir bei der nächsten Veranstaltung im



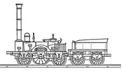
Matthias Maier sprang in seine Puschen und fuhr am 28. Oktober ins gleichnamige Dorf, um sich die aktuelle Situation vor Ort anzusehen.

Vereinslokal die Frage in der Runde der Nürnberger Eisenbahnfreunde in den Raum gestellt haben. Auch hier gab es zunächst keine einheitliche Einschätzung, ob es sich wirklich um Puschendorf handelt.

Daher machte sich Matthias Maier bei einer Schönwetterphase mal auf den Weg nach Puschendorf, um sich von den Gegebenheiten ein Bild zu machen. Und es bestätigte sich, dass die Aufnahme tatsächlich dort entstanden ist.

Dann blieb nur noch die Frage, um welche Lok es sich bei der 58er konkret gehandelt hat. Inzwischen war das Foto auch auf der Homepage der Fürther Nachrichten verfügbar, aber auch auf diesem Bild konnte man die Ordnungsnummer nicht entziffern.

Daher habe ich den Leiter des Fürther Stadtarchivs, Herrn Dr. Schramm, um einen guten Scan dieser Aufnahme gebeten. Den stellte er mir auch umgehend zur Verfügung, es



handelte sich dabei jedoch um das Bild von der Internetseite. Daraufhin habe ich Herrn Dr. Schramm gefragt, ob das Bild wenn möglich mit einer höheren Auflösung noch einmal eingescannt werden könnte. Da war er sehr skeptisch, weil das Negativ von dem bekannten Fürther Fotografen Wolkenstörfer sehr klein ist („daumennagelgroß“), und hat mir wenig Hoffnung gemacht. Dennoch hat er freundlicherweise einen Mitarbeiter beauftragt, es einmal mit 1200 dpi zu versuchen.

Das Ergebnis war dann wirklich überraschend, denn gestochen scharf konnte man nun lesen, dass es sich bei der Lok um die 58 2093 handelt, die zur damaligen Zeit tatsächlich im Bw Nürnberg Rangierbahnhof beheimatet war. Dies konnte ich dem Buch „Baureihe 58“ von Michael Reimer entnehmen, das 2002 im transpress Verlag erschienen ist. Mit Hilfe dieses Buchs konnte der Lebenslauf der Lok sogar grob rekonstruiert werden. Gebaut wurde die Lok 1921 von der Lokomotivfabrik Borsig in Berlin mit der Fabrik-Nr. 10805 und wurde noch mit der preußischen Bezeichnung Essen 6322 ausgeliefert. Vermutlich war sie dann in einem Bw im Ruhrgebiet beheimatet. Im Umzeichnungsplan von 1925 im Zusammenhang mit der Überführung der Länderbahn-Loks in das Baureihen-Nummern-Schema der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft taucht sie dann auch erstmalig mit der neuen Bezeichnung „58 2093“ auf.

Die weiteren Stationierungen konnten wie folgt ermittelt werden. Am 1.1.1930 war sie im Bw Würzburg, ab dem 1.1.1934 wurde sie beim Bw Nürnberg Rbf geführt. Auch zum 1.1.1940 war sie noch dort. Während des Kriegs kam sie offenbar zeitweise in den Osten. In der Liste der aus dem Osten zurückgeführten Loks vom 1.11.1945 tauchte sie mit dem Hinweis „bereits Heimat“ wieder als im Bw Nürnberg Rbf beheimatet auf.

Ab dem 1.11.1945 gehörte sie dann offiziell zum Dépôt Mulhouse Nord. Entsprechend ist sie in der Bestandsaufnahme im Bw Nürnberg Rbf vom 31.12.1945 nicht mehr zu finden. Am 2.5.1952 gehörte sie noch zum Bestand des Depots Mulhouse Nord. Dann verliert sich ihre Spur.

Das Foto enthält aber noch weitere interessante Details. Es entstand nach Angaben des Fotografen im Jahr 1935, was zu der Beheimatung der Lok im Bw Nürnberg Rangierbahnhof passt.

Gut zu erkennen ist, dass die Lok noch mit Signallaternen ausgerüstet ist, die mit Gas bzw. Petroleum betrieben wurden. Auch ist an der Lok kein Turbogenerator zu sehen, der sich bei dieser Baureihe meist links vom Schornstein befand. Dadurch wird deutlich, dass die 1925 begonnene Ausrüstung der Lokomotiven mit elektrischer Beleuchtung bei den zahlreichen Länderbahnloks noch lange nicht abgeschlossen war.

Hinsichtlich des Aufnahmeorts fehlte (vielleicht absichtlich?) in der Zeitungsabbildung ein kleines, aber wichtiges Detail. Ganz links unten sieht man das Ende der Treppe, die zum Bahnsteig führt, der damals offenbar wirklich nur aus einer ebenen Fläche neben dem Gleisbett bestand.

Zur Person des Fotografen sind auf der Internetseite von FürthWiki noch die folgenden Informationen zu finden:

Johann Friedrich (Fritz) Wolkenstörfer (geb. 28. Februar 1901 in Fürth; gest.1978) war von Beruf Ingenieur, als Fotograf wurde er ein bekannter Stadtchronist. Neben den Bildern von Ferdinand Vitzethum gehören seine Fotos zu den bekanntesten historischen Ansichten Fürths. Fritz Wolkenstörfer hatte sein Atelier in Fürth in der Flurstraße 2.

Besuch aus Kassel

Am 3. November 2024 besuchte uns eine Abordnung der Eisenbahnfreunde Kassel e. V. Im September 2018 hatten wir schon einmal Besuch von ihnen, damals war der Personenkreis aber ein anderer.

von Michael Mrugalla

Die Verbindung zu den Eisenbahnfreunden aus Kassel geht im Grunde genommen auf unseren Salonwagen zurück. Denn der hat seine Wurzeln auch in Kassel. Seine „Geburtsstätte“ ist die Waggonbaufirma Wegmann.

Die Eisenbahnfreunde Kassel wiederum sind mit der Firma Wegmann eng verbunden, auch wenn der Waggonbau dort schon vor rund 50 Jahren eingestellt wurde.

Zunächst traf man sich in unserem Salonwagen und inspizierte einige Details. Die verfolgten Interessen waren unterschiedlich,

zwei der Besucher arbeiten an einer Modell-Umsetzung des Zugs im Maßstab 1/87.

Als Gastgeschenk wurde uns das Buch „Eisenbahnknoten Kassel“ aus dem EK-Verlag überreicht.

Die Fachsimpelei wurde dann nach einer kurzen S-Bahn-Fahrt in der Gaststätte „Bratwurstglöcklein“ im Handwerkerhof fortgesetzt. Und nicht der Mangel an weiteren spannenden Themen, sondern eher der Fahrplan für die Rückreise unserer Gäste beendete den Besuch eigentlich viel zu früh. 🚩



Mit Hilfe eines Fernauslösers entstand diese Aufnahme, welche die illustere Runde kurz vor dem „zweiten Frühstück“ in unserem Salonwagen zeigt.



Waggonpflegetag 2-2024

Traditionell am Samstag vor dem ersten Advent findet der zweite Pflegetag rund um unseren Salonwagen statt. Dieses Jahr war das der 30. November. Wie immer standen auf der to-do-Liste auch wieder einige Punkte. Neben den üblichen Herbst-Arbeiten wie der Laubbeseitigung war zum Beispiel als Sonderarbeit die Sanierung der Gartentür geplant.

von Michael Mrugalla

Erfreulicherweise waren dem Aufruf zur Unterstützung zahlreiche Mitglieder gefolgt. Insgesamt acht Personen brachten ihr Wissen, ihr Können und ihre Kraft ein, um die anfallenden Aufgaben zu erledigen.

Die „Grüngut-Gruppe“ kümmerte sich – ausgestattet mit Besen, Rechen, großen Säcken und Rasenbesen – um die Beseitigung des herumliegenden Laubs und um herabgefallene Äste und Eicheln auf dem Grundstück und dem Zugangsweg.

Die „Holz-Gruppe“ nahm sich der Gartentüre an. Über die Jahre hatte die Natur insbesondere dem oberen Querriegel der Türe ordentlich zugesetzt. Dieser wurde ersetzt.

Nach getaner Arbeit fanden sich die Eisenbahnfreunde im gut geheizten Salonwagen ein, um den von Raimund Scheder gehaltenen Leberkäse samt Semmeln zu verspeisen.

Unterm Strich war es wieder ein gelungener, erfolgreicher und unterhaltsamer Waggonpflegetag. Vielen Dank an alle Helfer! 🚩



Klaus Probst (links) und Raimund Scheder entfernen die Reste einer Schraube. Im schon in Auflösung begriffenen Holz konnte die Schlossschraube nicht konventionell demontiert werden.
Foto: Michael Mrugalla



In Fürth(Bay)Hbf sind die Desiro HC-Züge inzwischen ein gewohntes Bild. Mit dem 4462 002 nahm Michael Mrugalla am 26. Oktober 2024 eine der „schnellen“ Einheiten auf, welche inzwischen die einst planmäßig mit zwei Vectron bespannten Doppelstockzüge abgelöst haben.

Am 10. August 2024 lud der Verein Feldbahn 500 e.V. wieder zu einem öffentlichen Fahrtag. Dort kam auch die im Jahr 1959 mit der Fabriknummer 262203 von LKM gebaute Diesellok vom Type Ns2f, die einst für die Ziegelei Kordersdorf gebaut wurde, mit einem Kipplorenzug zum Einsatz. Bernhard Mrugalla hielt dies in digitalen Pixeln fest.



