MIBA REPORT 16 EXTRA

1835 1985
150 JAHRE DEUTSCHE EISENBAHNEN

DB-DAMPF NÜRNBERG 1985

Stefan Carstens
Volker Fröhmer
Michael Meinhold

MIBA Miniaturbahnen

DB-Dampf Nürnberg 1985

DB-Dampf Nürnberg 1985 – davon hätten vor nicht allzu langer Zeit viele nicht einmal zu träumen gewagt. Das konsequente „Nein" der Deutschen Bundesbahn zum Dampfbetrieb auf ihren Gleisen hatte nach dem Ausscheiden der letzten Dampflokomotive im Oktober 1977 die betriebsfähigen Dampflokomotiven der Eisenbahnfreunde auf Museumsbahnen und auf die Gleise nichtbundeseigener Bahnen verbannt; und neidvoll blickten viele auf so manches Nachbarland der Bundesrepublik, in dem Dampfbetrieb auf Staatsbahn-Gleisen nicht nur geduldet, sondern sogar gefördert wurde.

So dürfte es manchen überrascht haben, in welchem Umfang und mit welcher Energie die Deutsche Bundesbahn zum 150jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen auch und gerade diesen Teil der Eisenbahn-Geschichte dargestellt hat – und noch darstellt. Der vorliegende Bildband will dieses Ereignis würdigen und zugleich Dank an alle sagen, die an dieser prachtvollen Präsentation im 150. Jahr deutscher Eisenbahn-Geschichte beteiligt waren. Dank gilt dabei ganz besonders der Bundesbahn-Direktion Nürnberg, die mit der beispielhaften Durchführung der Dampffahrten der historischen Verpflichtung Nürnbergs als Geburtsstätte der ersten deutschen Eisenbahn mehr als gerecht geworden ist. Die Würdigung durch diesen Bildband schließt die Arbeit aller Mitarbeiter der Bundesbahn-Direktion Nürnberg ein; gemeint sind der Präsident ebenso wie die Lokmannschaften, die Zugführer ebenso wie die Fahrplanbearbeiter, die Stellwerker ebenso wie die Bahnpolizisten. Daß gerade diese einen wesentlichen Anteil an der gelungenen Durchführung der Dampffahrten hatten und haben, bleibe eingedenk der waghalsigen Fotomanöver so mancher Eisenbahn-„Freunde" nicht unerwähnt. Genannt sei auch die Pressestelle der Bundesbahn-Direktion Nürnberg, von der die Autoren in ihrer Arbeit vorbildlich unterstützt wurden.

Als Nürnberger Fachverlag für Eisenbahn- und Modellbahn-Literatur will der MIBA VERLAG mit diesem Bildband auch einen weiteren Akzent zum Thema „Eisenbahn und Landschaft" setzen. So sind denn auch die Fotos nicht als reine Typenbilder entstanden und zusammengestellt, sondern zeigen die Züge auf den von der Bundesbahn so trefflich ausgewählten Strecken in dem landschaftlichen und auch industriellen Umfeld, das untrennbar zur Eisenbahn gehört. Brücken und Tunnel, Bahnwärterhäuser und Industrieanlagen – es gäbe sie nicht ohne die Eisenbahn und die Eisenbahn nicht ohne sie. Und wenn manchen Bildern vielleicht anzumerken ist, daß der Fotograf sie aus der Perspektive eines gestaltenden Modellbahners aufgenommen hat, so ist dies durchaus beabsichtigt.

DB-Dampf Nürnberg 1985 – und wie geht es weiter, nach dem großen Jubel-Jahr, bis zu dessen Ende die Dampffahrten ob ihres großen Erfolges schon jetzt verlängert wurden? Das hängt angesichts des immensen strukturellen Aufwandes und der damit verbundenen Kosten nicht zuletzt davon ab, daß die prachtvollen Dampfwolken den Freunden der Eisenbahn nicht den Blick vernebeln – den Blick dafür, daß die Dampffahrten nicht mehr als ein museal gekonnt inszeniertes Kapitel Eisenbahngeschichte sind und nur dies sein können. Heute haben die Eisenbahn und die wahren Freunde der Eisenbahn andere Aufgaben. Bahnfahrt tut not. Die Bahn muß mit neuen Lokomotiven auf neuen Strecken in eine neue Zukunft fahren. Einen Teil ihrer Vergangenheit – vielleicht den schönsten – zeigt dieser Bildband.

Michael Meinhold

Bildautoren: Volker Fröhmer: 14, 16, 17, 25, 27, 28, 31, 32, 38, 56, 63, 69, 70, 78, 81, 82, 84, 90, 92, 93, 112, 117 · Axel Herud: 91, 101, 110 · Michael Meinhold: 1, 20, 57, 73 · Herbert Thieme: 87, 103, 105, 111 · Stefan Carstens: Alle übrigen Fotos und Zeichnungen.

Titelbild: 01 1100 und 23 105 vor E 19844 am 6. 9. 1985 bei der Ausfahrt aus dem Sonnenburg-Tunnel.

Rücktitel: Vor D 18606 rollt 50 622 am 18. 8. 1985 durch den Bahnhof Sulzbach-Rosenberg Hütte.

Vorwort

Die vielfältigen Veranstaltungen im Eisenbahnjubiläumsjahr 1985 haben ein erfreulich großes Echo gefunden und das Leistungsangebot der neuzeitlichen Eisenbahn stärker ins Bewußtsein aller Bürger gerückt. Das Jubiläumsjahr brachte aber auch einen Wandel in der Einstellung zur Geschichte der deutschen Eisenbahn.

Sichtbaren Ausdruck fand dieser Wandel in der Neueröffnung des Verkehrsmuseums am 7. Dezember 1984, das nach seiner Erweiterung und Umgestaltung nunmehr als das führende Eisenbahnmuseum in Deutschland gilt.

Aber auch die Aufnahme eines historischen Dampfbetriebes auf den Strecken Nürnberg–Bayreuth und Nürnberg–Amberg am 16. Mai 1985 spiegelt dieses Bekenntnis zur Geschichte der Bahn wider. Zwei Gesichtspunkte sprachen nach acht „dampffreien" Jahren für die Wiederaufnahme eines begrenzten Dampfbetriebes durch die Deutsche Bundesbahn.

Einmal war die Dampflokomotive unbestritten der Träger der ersten verkehrlichen Revolution. Ohne sie wäre nicht nur die Entwicklung der Eisenbahn in Deutschland zum dereinst wichtigsten Verkehrsträger unmöglich gewesen, sondern es wäre überhaupt die mit der Eisenbahn in Deutschland verbundene industrielle Revolution nicht zustande gekommen.

Zum anderen gibt es keine andere Lokomotivart, bei der die Umwandlung von Primärenergie Kohle in Bewegungsenergie auf so faszinierende und direkt sichtbare Art und Weise vor sich geht. Und dies dürfte wohl auch das Erfolgsgeheimnis für die nie endende Faszinationskraft der Dampflok sein.

Im vorliegenden Büchlein wurde diese Faszination hervorragend in sehr schönen und teilweise auch sehr ungewöhnlichen Schnappschüssen vom Dampfbetrieb 1985 eingefangen. Meine herzliche Gratulation dazu!

Bei aller Begeisterung über die Dampflokomotive sollte allerdings nicht vergessen werden, daß es sich hierbei um eine nostalgische, nicht mehr zeitgemäße und heutzutage höchst unwirtschaftliche Traktionsart handelt. Allein die Umstellung von Dampfbetrieb auf elektrischen Betrieb verminderte die Zugförderungskosten von 13,7 auf rund 5 Milliarden DM pro Jahr nach Preisen von 1983. Oder anders gesprochen: Die Bundesbahn wäre wirtschaftlich am Ende, hätte sie den personal- und unterhaltungsintensiven Dampfbetrieb beibehalten. Und wie stünde es wohl um unsere Umwelt?

Die uns verbliebenen Dampflokomotiven sind keine Dauerleistungspferde, sondern heute eher Kostbarkeiten, die nicht überstrapaziert werden dürfen. Auch sollte bei aller Liebe zu den Dampfloks das Wort von Geheimrat von Borries nicht vergessen werden: „Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h ist die Grenze der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Dampflok erreicht. Was darüber geht, sind Sportleistungen".

Im Zeitalter von Auto und Flugzeug brauchen wir aber viel höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten, damit die Bahn im Wettbewerb bestehen kann.

Dr.-Ing. E. h. Horst Weigelt
Präsident der BD Nürnberg

Bild 1. Am 1. 8. 85 wurden alle anläßlich der 150-Jahr-Feier eingesetzten Dampfloks vor dem Ringlokschuppen des Bw Nürnberg 1 aufgestellt. Von links nach rechts 86 457, 23 105, 50 622, 01 1100, 01 1066, 01 118 und der „Adler".

Die Lokomotiven

Für die 150-Jahr-Feier hat die Deutsche Bundesbahn diverse Lokomotiven aufgearbeitet. Die Palette reicht dabei von nicht betriebsfähigen Museumsstükken über alte Diesel- und Elloks bis hin zu inzwischen wieder im Einsatz stehenden Dampfloks. Dabei fielen bei den einzelnen Loks unterschiedliche Arbeiten an. Waren z. B. 23 105 und 50 622 noch in einem relativ guten Zustand, so konnte 01 1100 vor der Aufarbeitung nur noch als Schrotthaufen bezeichnet werden. Bei ihr mußten etliche Teile (u.a. das gesamte Führerhaus) neu hergestellt werden, was zwar zu einigen Abweichungen der Lok gegenüber ihrem ursprünglichen Aussehen führte, insgesamt aber den in den Ausbesserungswerken (AW) erbrachten Leistungen keinen Abbruch tut. Die geleisteten Arbeiten verdienen insbesondere auch unter dem Aspekt besondere Beachtung, daß die Maschinen für die Bearbeitung von Dampfloks inzwischen nicht mehr vorhanden waren. So mußte z. B. im AW Offenburg eigens ein Schleifgerät konstruiert werden, um die Kurbelzapfen des Radsatzes für die 01 1100 zu polieren.

Bevor wir uns den Strecken und den Sonderzügen zuwenden, wollen wir die betriebsfähigen Dampfloks der Deutschen Bundesbahn kurz vorstellen.

Der „Adler“

Vor 150 Jahren, am 7. Dezember 1835, fuhr der erste Zug in Deutschland, gezogen von dem „Adler“. Gebaut wurde die Lok in der Fabrik von George Stephenson in Newcastle upon Tyne. Bis zu seiner Außerdienststellung im Jahr 1857 war der „Adler“ auf der Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth eingesetzt.

Anläßlich der 100-Jahr-Feier der Deutschen Eisenbahnen wurde 1935 im RAW Kaiserslautern der „Adler“ weitgehend originalgetreu nachgebaut. Dieses Exemplar überstand den Zweiten Weltkrieg und wurde auch schon während der 125-Jahr-Feier 1960 eingesetzt. Zur 150-Jahr-Feier wurde der „Adler“ im AW Offenburg wieder aufgearbeitet. Dank seiner geringen Fahrleistung seit der Indienststellung und der guten Konservierung war er in recht gutem Zustand. Bei dieser Gelegenheit hat er auch eine – gut versteckte – Zentralschmierung für Schieberkästen und Regler und einen Sandbehälter mit zwei Sandrohren auf der rechten Lokseite erhalten.

Die wichtigsten technischen Daten:

Bauart	1 A 1 n2
Treibrad-Ø	1372 mm
Laufrad-Ø	915 mm
Länge über Puffer	7625 mm
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
Leistung	40 PSi
Kesselüberdruck	6 kp/cm^2
Lokdienstlast	6,5 Mp
Gewicht von L + T mit vollen Vorräten	15,2 Mp

Bild 2. Der „Adler“ am 13. 7. 85 vor dem Ringlokschuppen des Bw Nürnberg 1.

Bild 3. 01 1100 in voller Fahrt vor dem D 18607 nach Amberg am 26. 5. 85. Das Foto entstand in der langen Kurve bei Deinsdorf, die nicht nur von oben ein lohnendes Motiv ist.

01 1100

01 1100 wurde 1940 von der Berliner Maschinenbau AG (ehem. Schwartzkopff) geliefert. Wie alle Loks dieser Baureihe war sie ursprünglich stromlinienverkleidet. Diese Stromlinienverkleidung wurde jedoch schrittweise zurückgebaut. Bereits Anfang der vierziger Jahre wurde die Verkleidung im Bereich der Kuppelachsen teilweise zurückgeschnitten, da mangels Kühlung durch den Fahrtwind die Lager zum Heißlaufen neigten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Verkleidung im Bereich des Triebwerks vollständig zurückgebaut, um die Zugänglichkeit für Wartungsarbeiten zu verbessern. Erst Ende der vierziger Jahre wurde auch die restliche Stromlinienverkleidung abgebaut und der Kessel mit normalen Verkleidungsblechen versehen. Gleichzeitig wurden Umlaufbleche über dem Laufwerk und kleine Windleitbleche angebracht. Charakteristisch für die Lokomotiven waren der weit vorn liegende Vorwärmer und die im oberen Bereich ausgesparte Rauchkammertür.

Da die aus St 47k-Stahl hergestellten Kessel nicht genügend alterungsbeständig waren, entschloß sich die Deutsche Bundesbahn, alle 01^{10} mit vollständig geschweißten Hochleistungskesseln auszurüsten. Der Einbau erfolgte zwischen 1953 und 1956, wobei 01 1100 erst als eine der letzten Loks einen neuen Kessel bekam. Gleichzeitig erhielt sie (zusammen mit dem neuen Kessel) eine Ölhauptfeuerung und war damit die erste ölgefeuerte 01^{10}. Allerdings unterschied sie sich anfangs noch deutlich von dem heutigen Aussehen, da der Ölbehälter des Tenders nicht länger war als der ehemalige Kohlenkasten. Erst später wurde sie an die Serienausführung angeglichen und erhielt dadurch ihr typisches Aussehen.

In den fünfziger Jahren wurden die 01^{10} vorrangig im schweren Schnellzugdienst auf den Mittelgebirgsstrecken und im F-Zugdienst eingesetzt. Erst Mitte der sechziger Jahre wurden sie hier durch die fortschreitende Elektrifizierung entbehrlich. Anschließend wurden die Loks in den Bw Hmb-Altona und Rheine beheimatet. Zwar erfolgte der Einsatz hier auf Flachlandstrecken, aber zumindest beim Bw Hmb-Altona wurden die Loks teilweise bis an die Grenze belastet. Sie mußten u.a. die schweren Bäderzüge nach Westerland, die im Sommer häufig aus 15 Wagen bestanden, über die Rampen der Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal befördern.

Der Lebenslauf von 01 1100 verzeichnet nach Einbau des Hochleistungskessel folgende Beheimatungen:

	– 11. 05. 57	Kassel
12. 05. 57	– 03. 10. 61	Bebra
04. 10. 61	– 23. 05. 62	Kassel
24. 05. 62	– 29. 09. 62	Bebra
30. 09. 62	– 31. 03. 67	Kassel
01. 04. 67	– 10. 09. 71	Hmb-Altona
11. 09. 71	– 31. 05. 75	Rheine
01. 06. 75		Z-Stellung
26. 06. 75		Ausmusterung

Die wichtigsten technischen Daten:	
Bauart	2′ C 1′ h3
Treib- u. Kuppelrad-Ø	2 000 mm
Laufrad-Ø vorn	1 000 mm
Laufrad-Ø hinten	1 250 mm
Länge über Puffer	24 130 mm
Gesamtachsstand Lok und Tender	20 370 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Leistung	2 470 PSi
Kesselüberdruck	16 kp/cm²
Achslast	20,8 Mp
Lokreibungslast	61,0 Mp
Lokdienstlast	111,6 Mp
Gewicht von L + T mit ⅔ Vorräten	179,5 Mp

23 105

Als letzte für die Deutsche Bundesbahn gebaute Dampflok wurde 23 105 am 2. Dezember 1959 von der Firma Jung abgeliefert. Nach der Abnahme durch die DB wurde sie anfangs in Minden beheimatet, wo sie zusammen mit 23 097 bis 23 104 hauptsächlich im Personenzugdienst eingesetzt wurde.

Die Mindener Einsätze waren damals nicht gerade typisch für die 23er, denn andernorts fuhren die Loks häufig im Schnell- und Eilzugdienst, nachdem sie Anfang der fünfziger Jahre auch vor F-Zügen anzutreffen waren (z. B. auch vor dem „Rheingold").

Nachdem man in Minden keine Verwendung für die 23 mehr hatte, wurden sie nach Löhne und von dort nach Hameln umbeheimatet. Lediglich 23 105 kam von Minden direkt nach Crailsheim, wo sie Eil- und Personenzüge bis nach Aschaffenburg, Heidelberg, Heilbronn, Karlsruhe, Ulm und Würzburg beförderte. Allerdings war man in Crailsheim bemüht, die noch vorhandenen Mischvorwärmer-23, zu denen auch 23 105 gehörte, möglichst bald gegen Loks mit Oberflächenvorwärmer zu tauschen, so daß die Lok bereits ein Jahr später nach Saarbrücken umbeheimatet wurde. Hier wurde sie vorwiegend im Personenzugdienst auf der Strecke nach Koblenz und im Raum Saarbrükken eingesetzt.

Die Stationierungsliste verzeichnet für 23 105 im einzelnen folgende Beheimatungsdaten:

07. 12. 59 – 27. 05. 68	Minden (Westf)
28. 05. 68 – 18. 06. 69	Crailsheim
19. 06. 69 – 02. 01. 72	Saarbrücken
03. 01. 72	Z-Stellung Kaiserslautern
18. 04. 72	Ausmusterung

Die wichtigsten technischen Daten:	
Bauart	1'C1' h2
Treib- u. Kuppelrad-Ø	1 750 mm
Laufrad-Ø vorn	1 000 mm
Laufrad-Ø hinten	1 250 mm
Länge über Puffer	21 325 mm
Gesamtachsstand Lok und Tender	17 625 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Leistung	1 785 PSi
Kesselüberdruck	16 kp/cm²
Achslast	18,9 Mp
Lokreibungslast	56,0 Mp
Lokdienstlast	82,8 Mp
Gewicht von L + T mit ⅔ Vorräten	131,8 Mp

Bild 4. Zwischen zwei Einsätzen wird 23 105 gedreht. Das Bild zeigt die Lok am Nachmittag des 11. 7. 85 auf der Drehscheibe des Bw Amberg.

50 622

Die Baureihe 50 wurde entwickelt, um Ersatz für die Güterzuglokomotiven der Länderbauarten zu schaffen. Die Konstruktion war so gelungen, daß (auch bedingt durch die Transportaufgaben während des Zweiten Weltkriegs) für die Deutsche Reichsbahn insgesamt 3159 Loks dieser Baureihe fertiggestellt wurden. Dabei wurden die Loks während des Ablieferungszeitraums immer weiter vereinfacht, so daß die Konstruktion später nahtlos in die Kriegslok der Baureihe 52 überging.

Hiervon war die 50 622 jedoch noch nicht betroffen; sie wurde 1940 von Henschel als Lok der Friedensausführung abgeliefert. Sie war anfangs in Stralsund beheimatet und wurde erst 1944 in den Kölner Raum verschlagen, wo sie letztendlich auch während ihres gesamten Regeleinsatzes bei der DB blieb.

Abgeliefert wurde die Lok mit großen Wagner-Windleitblechen, die nach dem Krieg durch die ebenso wirkungsvollen, aber sehr viel kleineren Witte-Bleche ersetzt wurden. Gleichzeitig wurde die Umlaufschürze, die die Lok inzwischen wieder erhalten hat, zurückgebaut.

Bei der Deutschen Bundesbahn war 50 622 in folgenden Bw stationiert:

	– 18. 05. 61	Hohenbudberg
19. 05. 61	– 21. 06. 61	Bochum-Dahlhausen
22. 06. 61	– 04. 11. 64	Oberhausen-Osterfeld S.
05. 11. 64	– 30. 04. 71	Aachen West
01. 05. 71	– 02. 09. 73	Stolberg
03. 09. 73	– 12. 09. 73	Koblenz-Mosel
13. 09. 73	– 03. 06. 76	Stolberg
04. 06. 76	– 07. 07. 76	Duisburg-Wedau
08. 07. 76		Z-Stellung
28. 09. 76		Ausmusterung

Die wichtigsten technischen Daten:

Bauart	1'Eh2
Treib- und Kuppelrad-Ø	1 400 mm
Laufrad-Ø vorn	850 mm
Länge über Puffer	22 940 mm
Gesamtachsstand Lok und Tender	18 890 mm
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Leistung	1 625 PSi
Kesselüberdruck	16 kp/cm^2
Achslast	15,2 Mp
Lokreibungslast	75,3 Mp
Lokdienstlast	86,9 Mp
Gewicht von L + T mit ⅔ Vorräten	135,1 Mp

Bild 5. Am 11. 6. 85 zog 50 622 einen zusätzlichen Sonderzug nach Bayreuth. Das Foto zeigt sie vor der Rückfahrt am Bahnsteig in Bayreuth Hbf.

Bild 6. Im bestmöglichen Fotografierlicht präsentiert sich am Abend des 8. 6. 85 die 86 457 während des Wassernehmens im Bf Hersbruck (rechts Pegnitz).

86 457

86 457 wurde 1942 von der Deutschen Waffen- und Munitionsfabrik Posen geliefert. Sie war eine der ersten Loks dieser Baureihe, die in der ÜK-Ausführung (ÜK = Übergangs-Kriegslok) abgeliefert wurden, die sich von der vorhergehenden Ausführung äußerlich am auffälligsten durch das fehlende vordere Führerhausfenster unterschied.

Bei der Deutschen Bundesbahn wurde dieses Fenster bei 86 457, wie bei vielen ÜK-86, nachträglich eingebaut. Außerdem erhielt die Lok auch neue, vollständig geschweißte Ersatzwasserkästen, die in der Form geringfügig von den Ursprungswasserkästen abweichen.

Eingesetzt wurden die Loks vorwiegend im Personen- und Güterzugdienst auf Nebenstrecken. Aber auch Schnellzüge wurden auf manchen Strecken von 86ern befördert, wie z. B. die Touropa-Sonderzüge nach Oberstdorf.

86 457 war zuletzt in Nürnberg Rbf stationiert. Das Bw setzte seine 86 in erster Linie auf den Nebenstrekken von Burgthann nach Allersberg und Neumarkt-Beilngries ein. Dabei fuhren die Züge während des Berufsverkehrs teilweise von und nach Nürnberg Hbf durch. Als einzige der DB-Museumsloks ist damit 86 457 wieder in ihre ehemalige Heimat zurückgekehrt.

Beheimatet war 86 457 bei der DB in folgenden Bw:

	– 04. 12. 49	Ingolstadt
11. 02. 50	– 06. 10. 50	Rosenheim
07. 10. 50	– 12. 05. 51	Mühldorf
13. 05. 51	– 15. 04. 69	Kaiserslautern
16. 04. 69	– 07. 03. 72	Nürnberg Rbf
08. 03. 72		Z-Stellung
15. 08. 72		Ausmusterung

Die wichtigsten technischen Daten:

Bauart	1'D1'h2
Treib- und Kuppelrad-Ø	1 400 mm
Laufrad-Ø vorn	850 mm
Laufrad-Ø hinten	850 mm
Länge über Puffer	13 920 mm
Gesamtachsstand	10 300 mm
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Leistung	1 030 PSi
Kesselüberdruck	14 kp/cm^2
Achslast	14,9 Mp
Lokreibungslast	59,4 Mp
Lokdienstlast	83,0 Mp

Die Angaben beziehen sich auf die mit Krauss-Helmholtz-Gestellen ausgerüsteten Loks ab Betriebsnummer 86 336.

„Mietlokomotiven" 01 118 und 01 1066

Um der starken Nachfrage nach den Dampfsonderzügen Herr zu werden, hat die DB zusätzlich zu den genannten Lokomotiven noch zwei weitere Schnellzugloks angemietet, die fallweise eingesetzt werden. Hierbei handelt es sich um 01 118 der Historischen Eisenbahn Frankfurt und um 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde. Da sich der vorliegende Bildband hauptsächlich mit den DB-eigenen Dampflokomotiven beschäftigt, soll auf die zwei Leih-Lokomotiven hier nicht näher eingegangen werden.

Die Strecken

Für die Durchführung der Dampfloksonderfahrten anläßlich der 150-Jahr-Feier hat die BD Nürnberg die Strecken Nürnberg–Amberg und Nürnberg–Bayreuth ausgewählt. Für die Entscheidung zugunsten dieser beiden Strecken waren verschiedene Kriterien ausschlaggebend:

- Die Strecken sind relativ gering belastet, so daß zusätzliche Zugfahrten ohne Einfluß auf den Fahrplan der Regelzüge möglich sind.
- An den Enden der Strecken sind Drehscheiben vorhanden.
- Die Strecken gehen von Nürnberg aus, so daß Besucher der sonstigen Veranstaltungen keine lange Anreise haben.
- Beide Strecken sind – mit Ausnahme von Nürnberg Hbf selbst – nicht elektrifiziert und schließlich
- handelt es sich wohl um die landschaftlich schönsten Hauptstrecken in der Umgebung von Nürnberg.

Dabei gilt das Prädikat „landschaftlich schön" nicht nur für die bekanntesten Abschnitte zwischen Rupprechtstegen und Velden oder Hartmannshof und Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg. Sicherlich bieten gerade diese Abschnitte eine Fülle von Motiven, so daß etliche Aufnahmen dieser Broschüre dort entstanden sind. Aber auch die anderen Streckenteile bieten diverse interessante Fotopunkte – seien dies nun die Hopfenfelder bei Hersbruck, die Kirchen von Sulzbach-Rosenberg oder der Bf Su-Ro Hütte (wie er von den Fahrdienstleitern abgekürzt wird) mit der Maxhütte.

Etliche Motive, die die Strecken bieten, können wir Ihnen auf den nächsten Seiten vorstellen – jedoch gibt

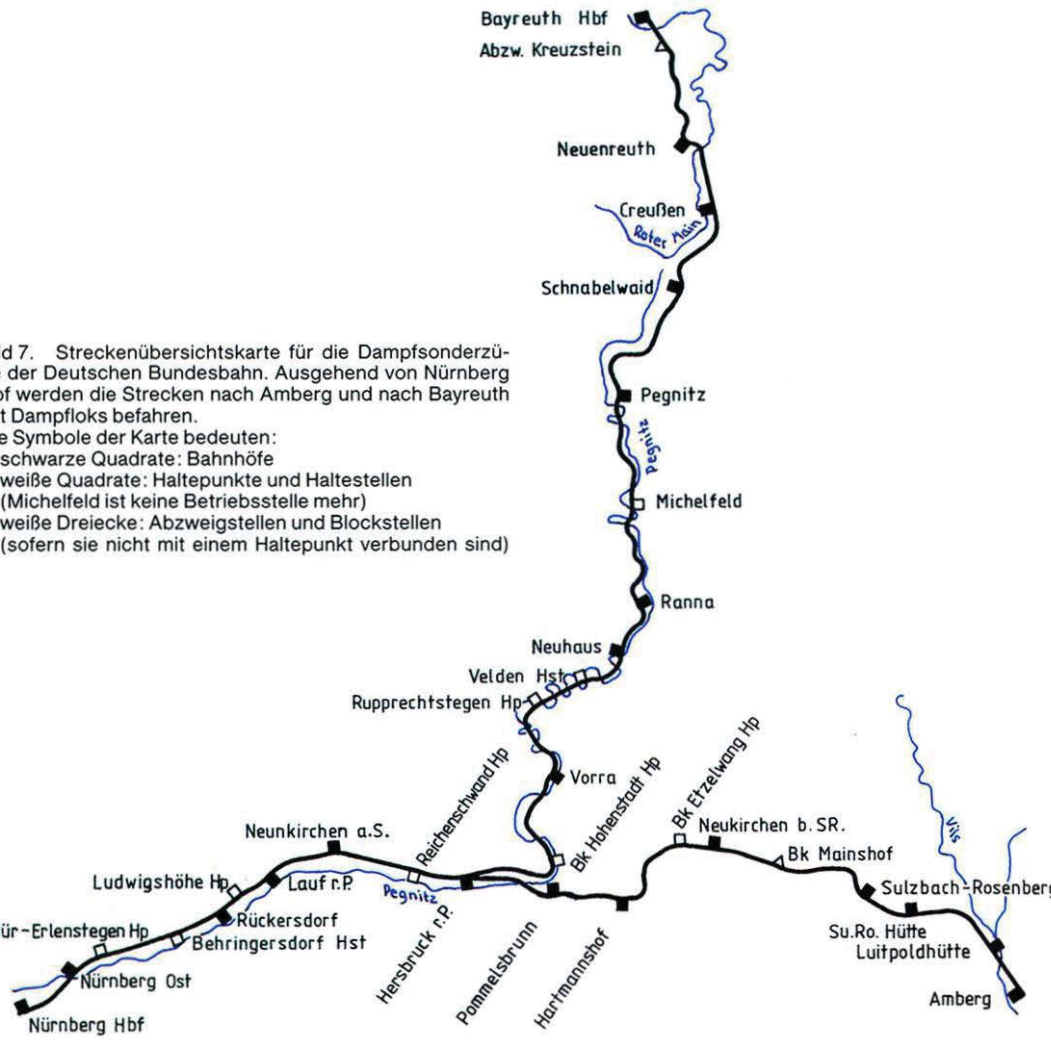

Bild 7. Streckenübersichtskarte für die Dampfsonderzüge der Deutschen Bundesbahn. Ausgehend von Nürnberg Hbf werden die Strecken nach Amberg und nach Bayreuth mit Dampfloks befahren.
Die Symbole der Karte bedeuten:
- schwarze Quadrate: Bahnhöfe
- weiße Quadrate: Haltepunkte und Haltestellen (Michelfeld ist keine Betriebsstelle mehr)
- weiße Dreiecke: Abzweigstellen und Blockstellen (sofern sie nicht mit einem Haltepunkt verbunden sind)