

IdeenRaum

FÜRTH
Nachrichten
präsentiert

1007
1000 Jahre Fürth

TOP
TAUSENDER

Ankunft: Eisenbahnstadt
Fürth/Bay.

DAS Eisenbahn- und Bus-Festival

in der Ankunftsstadt des Adlers

Sa, 15. September und
So, 16. September 2007



wir bewegen Fürth
infra
fürth verkehr gmbh



WWW.1000-JAHRE-FUERTH.DE



Liebe Fürtherinnen und Fürther, sehr verehrte Gäste,

es war ein weiter Weg vom „locum Furti dictum“, dem 1007 erstmals erwähnten „Ort Namens Fürth“ hin zu der Stadt, die 2007 ihr 1000-jähriges Bestehen feiert. So vielfältig die letzten zehn Jahrhunderte waren, so abwechslungsreich feiern wir auch unser Jubiläum. Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft waren bei der Gestaltung der verschiedenen Veranstaltungen entscheidend – so auch bei dem Eisenbahn- und Busfestival „Ankunft: Eisenbahnstadt Fürth“.

Ich freue mich, dass wir für diesen einmaligen Event zahlreiche Mitstreiter gewinnen konnten, die durch ihren Beitrag dieses Fest zu einem unvergesslichen Erlebnis machen. Neben dem DB Museum Nürnberg, der infra fürth verkehr gmbh gilt mein Dank den zahlreichen Vereinen, die sich an dem Wochenende dem interessierten Publikum präsentieren. Nicht zu vergessen die ungezählten fleißigen Helferinnen und Helfer im Hintergrund sowie die Hilfskräfte, die dafür sorgen, dass ein weiterer Höhepunkt der Jubiläumsfeierlichkeiten realisiert werden kann. Ich wünsche Ihnen im Namen der Stadt Fürth viel Spaß und freue mich, dass Sie mit uns feiern!

Dr. Thomas Jung
Oberbürgermeister der Stadt Fürth



Liebe Besucherinnen und Besucher,

wenn von der Wiege der deutschen Eisenbahn die Rede ist, wird oft die Stadt Nürnberg genannt. Der Stadt Fürth gebührt dieser Ehrentitel aber ebenso. Die erste Eisenbahnfahrt in Deutschland startete am 7. Dezember 1835 zwar in Nürnberg, aber sie endete in Fürth und somit ist die Stadt Fürth ebenso wie Nürnberg untrennbar mit den Anfängen der Eisenbahn in Deutschland verbunden. Die DB AG hat es sehr begrüßt, dass die Stadt Fürth deshalb der Geschichte der Eisenbahn mit der Großveranstaltung „Ankunft: Eisenbahnstadt Fürth“ eine so große Bedeutung im Rahmen des 1000-jährigen Jubiläums einräumt. Dies war für die DB AG und das DB Museum Grund genug, ihr Möglichstes zum Gelingen der Veranstaltung beizutragen. Das Team des DB Museums unter Leitung von Joachim Breuninger hat daher für Sie dieses Eisenbahnfestival mitorganisiert.

Die Überschüsse dieser Veranstaltung sollen der Restaurierung der schweren Güterzuglokomotive 45 010 zugute kommen. Dieses letzte Exemplar seiner Baureihe wurde bei dem Großfeuer im Depot des DB Museum stark beschädigt.

Ich möchte mich im Namen des DB Museums an dieser Stelle bei allen Spendern dieses Wochenendes und vor allem bei der Stadt Fürth sowie der infra fürth verkehr gmbh für diese Initiative bedanken, die es uns hoffentlich ermöglichen wird, die 45 010 in neuem Glanz erstrahlen zu lassen.

Dr. Jürgen Franzke
Direktor DB Museum



Liebe Eisenbahn- und Busfans,

die Stadt Fürth, das DB Museum und die infra fürth verkehr gmbh freuen sich, Sie zu diesem ganz besonderen Anlass in Fürth begrüßen zu dürfen. Bereits im Jahre 1835 schlug das damals noch junge Herz des Nahverkehrs in Deutschland in der Kleeblattstadt, als der legendäre ADLER unter dem Jubel der Bevölkerung die Fürther Freiheit erreichte. Heute, nahezu 172 Jahre nach diesem geschichtsträchtigen Ereignis, ist es wieder an der Zeit zu jubeln, denn Fürth bekennt sich zu seiner Geschichte als Eisenbahn- und Busstadt. Viele Triebfahrzeuge und Busse haben die Einladung zu dieser einzigartigen Veranstaltung gerne angenommen.

Als das Verkehrsunternehmen, das auch heute noch zum Teil auf der alten Trasse der Ludwigseisenbahn Nahverkehrsleistungen anbietet, ist es der infra fürth verkehr gmbh eine ganz besondere Ehre, ein Teil dieses unwiederbringlichen Ereignisses zu sein. Getreu unserem Motto „Wir bewegen Fürth“ haben wir in der Planung der Veranstaltung und der Auswahl der Exponate alles daran gesetzt, um auch Sie, liebe Gäste, nicht nur physisch, sondern auch ganz sicher emotional zu bewegen. Genießen Sie das Flair vergangener Tage und staunen Sie über den Fortschritt, der beim motorisierten Personennahverkehr seit dem ADLER vollzogen wurde. Wir wünschen Ihnen hierbei viel Vergnügen!

Dr. Hans Parthemüller
Geschäftsführer infra fürth verkehr gmbh



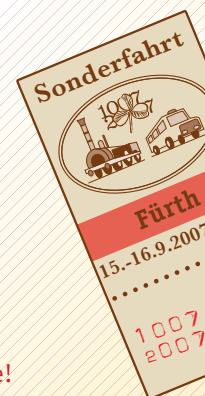
1

**Fränk. Museums-Eisenbahn e.V. Nbg
DampfloK 52 8195-1**

1. Länge über Puffer: 23 Meter
2. Leistung: 1 650 PS
3. Achsfolge: 1'Eh2
4. Gattung: G 56.15
5. Tender: 2'2'T30 Wannentender
6. Dauerzugkraft:
7. Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
8. Kessel: Rekokessel Hersteller RAW Halberstadt
9. Gesamtradsatzstand: 19000 mm
10. Dienstmasse: 136 t
11. Baujahr: 1943 / 1967 Rekonstruktion im RAW Stendal
12. Hersteller: MBA Berlin / RAW Stendal
13. Heizung: Dampf
14. Lackierung:
15. Ausmusterung: Lok war nie ausgemustert, wurde 1993 betriebsfähig von der FME von der Deutschen Reichsbahn, Bw Zittau übernommen
16. Besonderheiten:

Am 12. Dezember 1942 wurde die erste Lokomotive der Baureihe 52 bei der Firma Borsig der Presse vorgestellt. Gegenüber der Baureihe 50 wurden etwa 1.000 Teile eingespart, weitere 3.000 durch konstruktive Änderungen wesentlich vereinfacht. Dadurch ergaben sich 26 Tonnen Material und 6.000 Arbeitsstunden weniger.

Die Dampflokomotive der FME wurde 1943 in Berlin gebaut und mit der Nummer 52 4901 in Dienst gestellt. Nach dem Krieg gelangte sie zur Reichsbahn der DDR und wurde im Rahmen eines Rekonstruktionsprogrammes umfassend modernisiert. Dabei wurden viele Vereinfachungen der „Kriegslok“ rückgängig gemacht und die Lokomotiven mit neuen Kesseln versehen. Seit dem 2. Oktober 1967 versah die Maschine als 52 8195 zunächst beim Bw Templin ihren Dienst. Die Lok war bis 1993 im Bahnbetriebswerk Zittau beheimatet und wird nach der Übernahme durch die FME betriebsfähig erhalten. (Textnachweis: FME)



Wir fahren für Sie an diesem Wochenende!
Zeiten finden Sie auf Seite 40.



2

**Verein Ostsächsische Eisenbahnfreunde Löbau
DampfloK 52 8080-5**

1. Länge über Puffer: 22975 mm
2. Leistung: 1600 PS
3. Kraftübertragung: Stangen
4. Anfahrzugkraft:
5. Dauerzugkraft:
6. Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h, Rückwärts 50 km/h
7. Dampflok
8. Gesamtradsatzstand: 19000 mm
9. Drehgestell-Radsatzstand:
10. Dienstmasse: 136 t
11. Baujahr: 1944, Reko 1963
12. Hersteller: BMAG, vormals L. Schwarzkopff
13. Heizung: Dampf
14. Lackierung: Schwarz/Rot
15. Ausmusterung: DR 1989
16. Besonderheiten:



3

**Fränk. Museums-Eisenbahn e.V. Nbg
DieselloK V60 11011**

1. Länge über Puffer: 11 Meter
2. Leistung: 650 PS
3. Achsfolge: D
4. Anfahrzugkraft:
5. Dauerzugkraft:
6. Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h
7. Dieselmotor: 12 KVD 18/21 VEB Motorenwerke Johannistal
8. Gesamtradsatzstand: 5600 mm
9. Drehgestell-Radsatzstand:
10. Dienstmasse: 60 t
11. Baujahr: 1965
12. Hersteller: VEB LEW „Hans Beimler“, Hennigsdorf
13. Heizung: keine
14. Lackierung: altrot
15. Ausmusterung:
16. Besonderheiten: ehem. Werklok des VEB Pneumant Dresden, Betriebsnummer ist Fabriknummer.



4

Weltrekord-Lok von Siemens

1. Länge über Puffer: 19.580 mm
2. Leistung: 6.400 kW bei AC 25 kV und AC 15 kV, 6.000 kW bei DC 3 kV
4.200 kW bei DC 1,5 kV
3. Kraftübertragung:
4. Anfahrzugkraft: 304 kN
5. Dauerzugkraft: 250 kN
6. Höchstgeschwindigkeit: 200 – 230 km/h
7. E-Lok
8. Gesamtradsatzstand:
9. Drehgestell-Radsatzstand: 3.000 mm
10. Dienstmasse: 87 t
11. Baujahr: seit 2005
12. Hersteller: Siemens AG, Transportation Systems
13. Heizung:
14. Lackierung: nach Kundenanforderung
15. Ausmusterung:
16. Besonderheiten: Interoperable Mehrsystem-Hochleistungslokomotive-Plattform Eurosprinter für den schnellen Personenverkehr und Güterverkehr



5

Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein Fahrzeug 141 228-7

1. Länge über Puffer: 15620mm
2. Leistung: Dauer 2310kW bei 101,8km/h
3. Kraftübertragung: Gummiringfederantrieb mit einseitigem Getriebe
4. Anfahrzugkraft: 216kN
5. Dauerzugkraft: 108kN
6. Höchstgeschwindigkeit: 120km/h
7. E-Lok
8. Gesamtradsatzstand:
9. Drehgestell-Radsatzstand:
10. Dienstmasse: 72,5t
11. Baujahr: 1962
12. Hersteller: Henschel & Sohn (mechanischer Teil) BBC (elektrischer Teil)
13. Heizung:
14. Lackierung: grün
15. Ausmusterung: 15.01.2003
16. Besonderheiten: Letzte grüne betriebsfähige Lok dieser Baureihe, hat unter den Eisenbahnfreunden den Spitznamen „Knallfrosch“.



6

Bayerischer Localbahn Verein e.V, Tegernsee

- Dampflokomotive: TAG 7 (Tegernseebahn AG Lok 7)
 Achsfolge/Bauart: 1'D 1'h2t, Gattung: Pt 46.11
 Länge über Puffer: 11 600 mm
 Dienstgewicht: 61,0 t
 Leistung: 605 PS (444 kW gemäß ZV-Diagramm)
 Zugkraft: 10,94 t
 Vmax: 70 km/h
 Wasservorrat: 6,5 m²
 Kohlevorrat: 2,7 t
 Zugheizung: Dampf, 4,5 bar
 Beleuchtung: elektr. Turbogenerator, 0,5 kW
 Hersteller: Krauss-Maffei München, Bj. 1936
 Die Lokomotive wurde in einem Exemplar für die Tegernseebahn und in 2 Exemplaren für die Localbahn AG, München gebaut.
 Sie ist in allen Teilen original im Lieferzustand erhalten und seit ihrer Ablieferung ununterbrochen im Betrieb, seit dem Jahr 2000 beim Bayerischen Localbahn Verein



7

Westfalenbahn GmbH FLIRT EMU 3

1. Länge über Puffer: 58,18 m
2. Leistung: 2600 kW
3. Kraftübertragung: Drehstromtechnik
4. Anfahrzugkraft: max. 200 kN
5. Dauerzugkraft: 2000 kW
6. Höchstgeschwindigkeit: 160 Km/h
7. Dieselmotor: elektrischer Triebzug in Umrichtertechnik
8. Gesamtradsatzstand: Länge über Kuppelebene 58178 mm
9. Drehgestell-Radsatzstand: Radsatzfolge Bo' +2'+2'+Bo'
10. Dienstmasse: 105,2 t
11. Baujahr: 2007
12. Hersteller: Stadler Rail
13. Heizung: elektrisch klimatisiert
14. Lackierung: Pistazie, Petrol (dunkelblau), hellblau
15. Ausmusterung:----
16. Besonderheiten: Fahrkartenautomaten befinden sich in den Zügen, Wagen ist stufenlos begehbar, Große Türen und ausfahrbare Schiebetritte, Höhenverstellbarer Hublift, Videoüberwachungssystem, Leit- und Informationssystem (LUISE)



8

Bayerischer Localbahn Verein e.V., Tegernsee

Dampflokomotive: BR 70 083, ehem. Pt 2/3 K.Bay.Sts. B.
 Achsfolge/Bauart: 1' B h 2 t, Gattung: Pt 23. 13
 Länge über Puffer: 9300 mm
 Dienstgewicht: 38,5 t
 Leistung: 420 PS (310 kW)
 Zugkraft: 5,4 t
 Vmax: 65 km/h
 Wasservorrat: 6,0 m²
 Kohlevorrat: 1,7 t
 Zugheizung: Dampf, 4,5 bar
 Beleuchtung: elektr. Turbogenerator, 0,5 kW
 Hersteller: Krauss, München Bj. 1913

Die Lokomotive wurde in 97 Exemplaren für die Königl. Bayerische Staatsbahn in den Jahren 1909 bis 1916 gebaut. Die badische Staatsbahn ließ 20 Exemplare in den Jahren 1914 bis 1916 in der Maschinenfabrik Karlsruhe nachbauen. Die Lok 70 083 wurde 1963 von der Deutschen Bundesbahn als letzte ausgemustert und vom Bayerischen Localbahn Verein e.V. im Jahr 2005 wieder in Betrieb gesetzt.



Wir fahren für Sie an diesem Wochenende!
 Zeiten finden Sie auf Seite 40.



9

Verein Ostsächsische Eisenbahnfreunde Löbau Triebwagen 772 413-1

1. Länge über Puffer: 13550 mm
2. Leistung: 220 PS
3. Kraftübertragung: hydraulisch
4. Anfahrzugkraft:
5. Dauerzugkraft:
6. Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h
7. Dieselmotor: MAN
8. Gesamtradsatzstand: 6000 mm
9. Drehgestell-Radsatzstand:
10. Dienstmasse: 21 t
11. Baujahr: 1965, Reko 1995
12. Hersteller: VEB Waggonbau Bautzen
13. Heizung: Lhz
14. Lackierung: Minztürkis
15. Ausmusterung: DB 2002
16. Besonderheiten:

Bereits Anfang der 90er Jahre bemühte sich der Verein Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. um den Kauf eines solchen Fahrzeuges. Im Mai 2004 ist es gelungen. Der Triebwagen 772 413-1 und der Steuerwagen 972 502-9 sind Eigentum des Vereins. Ab dem 10. Juni 2004 waren Vereinsmitglieder und Helfer in Leipzig im Einsatz, um die Triebwageneinheit wieder einsatzfähig zu machen und für die Überführung mit eigener Kraft vorzubereiten. Nach zwei Tagen Arbeit war der Triebwagen für die Überführung bereit. Am 12. Juni 2004 erfolgte die Fahrt von Leipzig nach Löbau ohne Probleme.

Nachdem die gesetzliche Frist für das Betreiben des Fahrzeuges abgelaufen war, musste für einen weiteren Einsatz eine Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Durch den fast vollständigen Neubau des Fahrzeuges im Jahr 1995 war es ohne größere Aufwendungen möglich, den Wagen schon bald betriebsfähig aufzuarbeiten.
 (Textnachweis: Ostsächsische Eisenbahnfreunde)



Wir fahren für Sie an diesem Wochenende!
 Zeiten finden Sie auf Seite 40.

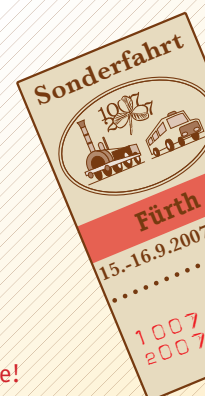


10

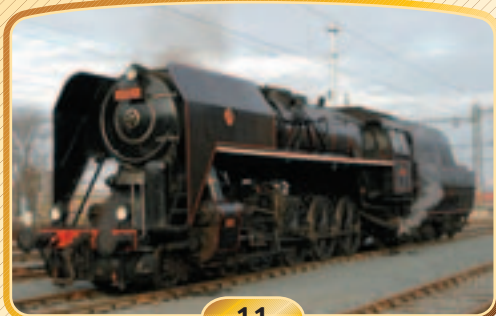
Bayerischer Localbahn Verein e.V, Tegernsee

Elektrolokomotive: 169 005-6 DB, früher E69 05, LAG 5
 Achsfolge/Bauart: Bo 16,7 Hz, 15 kV, Tatzlagerantrieb
 Länge über Puffer: 8700 mm
 Dienstgewicht: 32,0 t
 Leistung: 820 PS (605 kW, Stundenleistung)
 Zugkraft: 9,5 t
 Vmax: 50 km/h
 Steuerung: Nockenschaltwerk, 12 Stufen
 Zugheizung: 1000 V, 16,7 Hz
 Beleuchtung: Gleichrichter, 24 V
 Hersteller: Maffei, mechan. Teil
 Siemens-Schuckert Werke, elektr. Teil
 Baujahr: 1930

Die Lokomotive wurde in einem Exemplar für die private Localbahn Murnau-Oberammergau (LAG) gebaut. Im Jahr 1953 wurde sie von der DB von der ursprünglichen Oberleitungsspannung 5 kV auf die allgemein gebräuchliche Spannung 15 kV umgebaut. Sie war bis 1981 auf der ursprünglichen Strecke in Betrieb. Im Jahr 2002 wurde sie vom Bayerischen Localbahn Verein wieder in Betrieb genommen.



Wir fahren für Sie an diesem Wochenende!
 Zeiten finden Sie auf Seite 40.



11

Iron Monument Club

Dampflokomotive 475.111 „Plzen“
 Kurzbezeichnung: 2'D1'h2 + 2'2'T32
 Spurweite: 1435 mm
 Zylinderdurchmesser: 2 x 530 mm
 Kolbenhub: 680 mm
 Treibraddurchmesser: 1750 mm
 Vorn Laufraddurchmesser: 880 mm
 Hinten Laufraddurchmesser: 1150 mm
 Tenderraddurchmesser: 1045 mm
 Kesselüberdruck: 16 bar
 Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
 Länge über Puffer mit Tender: 24 790 mm
 Wasservorrat: 32 m³
 Kohlevorrat: 11,2 t
 Dienstmasse: Lokomotive: 99,6 t, Tender: 69 t
 Indizierte Leistung: 1800 PSI



12

Bayerische Oberlandbahn

1. Länge über Kupplung: 52.990 mm
Länge über Wagenkasten: 53.430 mm
2. Leistung: 3 x 315 kW
3. Kraftübertragung: Dieselhydraulisch
4. Anfahrzugkraft: keine Angabe verfügbar (Triebwagen)
5. Dauerzugkraft: keine Angabe verfügbar (Triebwagen)
6. Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h (begrenzt auf 140 km/h)
7. Dieselmotor: 3 x MAN D2876 LUH
8. Gesamtradsatzstand: 6 Radsätze, unterschiedliche Abstände
9. Drehgestell-Radsatzstand: Einzelfahrwerke, kein Drehgestell
10. Dienstmasse: 84,5 t – voll besetzt 113 t
11. Baujahr: 1998
12. Hersteller: Integral Verkehrstechnik
13. Heizung: Vorheizgerät Webasto, Klimaanlage
14. Lackierung: Bayerische Oberlandbahn GmbH
15. Ausmusterung: noch im Dienst
16. Besonderheiten: aktiv angelenkte Einzelachsfahrwerke, kuppeln und flügeln innerhalb einer Minute.



13

Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft • TEE Barwagen

Der TEE-Barwagen, intern als ARD bezeichnet, wurde 1969 als 1. Klasse-Abteil-und-Barwagen ARDmh bei der deutschen Bundesbahn in Dienst gestellt.

Der Wagen besitzt 24 Sitzplätze in 4 Abteilen und 24 Sitzplätzen im Restaurantbereich.

Der Wagen hat die Wagennummer 6180 09-92002-5.

Länge über Puffer: 27,5 Meter
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Gewicht leer: 45 t
Gewicht beladen: 52 t
Baujahr: 1969



14

Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft • Salonspeisewagen

Der Salon-Speisewagen, intern als WR bezeichnet, wurde 1928 von der Fabrik Westwaggon, Köln Deutz, als Salonwagen 1. Klasse geliefert.

Die Wagennummer war 20 508, die Bezeichnung SA 4ü-28.

1931 wurde der Wagen umbenannt in 10 508, 1966 in 10 232 WRüg.

Im November 1970 wurde er bei der DB ausgemustert.

Der FEK hat diesen Wagen 1971 übernommen. Damit ist er als letztes Original-1928er-Rheingold-Fahrzeug der 1. Klasse erhalten geblieben. Mit der Wagennummer 5180 08-43022-6 wird er als Speisewagen mit Küche und 30 Sitzplätzen an großen Tischen weiterhin eingesetzt.

Länge: 23,5 Meter
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
Gewicht : 51 t
Baujahr: 1928



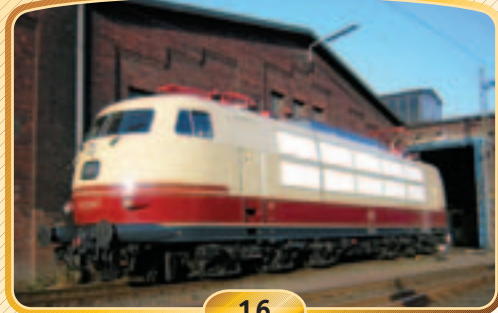
15

Rheingold-Zug Betriebsgesellschaft • Aussichtswagen

1960 veranlasste die Leitung der Deutschen Bundesbahn die Entwicklung eines neuen Wagenparks für den traditionsreichen 'Rheingold'. In Anlehnung an den Vorkriegszug sollten diese Wagen alle anderen Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn an Komfort übertreffen. Entsprechen den anderen Neubau-Reisezugwagen sollte die Länge der Wagen 26,4 m betragen.

Der neue 'Rheingold'-Zug sollte eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen.

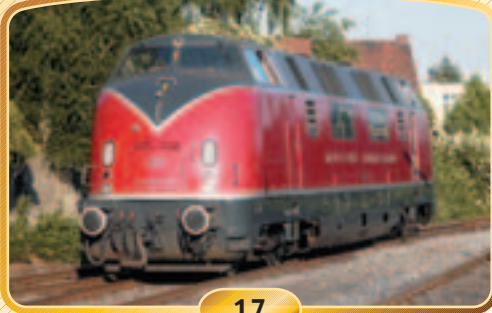
Wie schon der Vorkriegs-'Rheingold' erhielt auch der Zug eine besondere Farbgebung: der Fensterbereich war cremefarben, der untere Teil des Wagenkastens trug einen blauen Anstrich. Das Dach wurde hell-silberfarben, die Schürze grau lackiert. Auf den Aussichtswagen war unterhalb der Glaskuppel der Name 'Rheingold' angebracht.



16

Lokomotivclub 103

1. Länge über Puffer: 20200 mm
2. Leistung: Dauerleistung 7440 KW (10000 PS)
3. Kraftübertragung: Kardan-Gummiring-Federantrieb
Hohlwellenantrieb mit einseitigem Stirnradgetriebe
4. Anfahrzugkraft: 312 kN
5. Dauerzugkraft: 140 kN
6. Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
7. Elektromotor: 6 Fahrmotoren, Einphasen-Wechselstrom-Reihenschlussmotor
8. Gesamtradsatzstand: 6
9. Drehgestell-Radsatzstand: 3
10. Dienstmasse: 116 t
11. Baujahr: 1973
12. Hersteller: Siemens / KraussMaffei, 5. Bauserie
13. Heizung: 1000 V / 720 A
14. Lackierung: TEE-Farbgebung rot/beige
15. Ausmusterung: z-gestellt am 31.05.2002
16. Besonderheiten: InterCity Schnellfahrlokomotive. Stärkste einholmige, über Kommutatoren angetriebene Elektrolokomotive der Welt mit einer Höchstleistung für 10min von 14 000 PS



17

**Museumseisenbahn Hamm/Hammer Eisenbahnfreunde
Schnellzug-Diesel-Lok V 200 033**

1. Länge über Puffer: 18.470 mm
2. Leistung: 2.200 PS
3. Kraftübertragung: dieselhydraulisch
4. Anfahrzugkraft: 23.900 kp
5. Dauerzugkraft:
6. Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
7. Dieselmotor: Maybach MD
8. Gesamtradsatzstand: 14.700 mm
9. Drehgestell-Radsatzstand: 3.200 mm
10. Dienstmasse: 80 t
11. Baujahr: 1956
12. Hersteller: Kraus-Maffai, München
13. Heizung: Dampf
14. Lackierung: Purpur-Rot, Schwarz-grau
15. Ausmusterung: 1984 bei der DB/ ab 2004 erneute HU wieder in Betrieb
16. Besonderheiten: einzige betriebsbereite Lokomotive dieser Baureihe im Ablieferungszustand einschl. Motoren und Getriebe



18

Bahnpark Augsburg, Lok ÖBB 93.1410

1. Länge über Puffer: 11.960 mm
2. Leistung: keine Angaben
3. Kraftübertragung: dampf
4. Anfahrzugkraft: -
5. Dauerzugkraft: -
6. Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h
7. Dampflok
8. Gesamtradsatzstand: 8430 mm
9. Drehgestell-Radsatzstand: -
10. Dienstmasse: 66,0 t
11. Baujahr: 1928
12. Hersteller: Steg
13. Heizung: dampf
14. Lackierung: schwarz/rot
15. Ausmusterung: keine Angaben
16. Besonderheiten:



19

Bahnpark Augsburg, Lok CFL BB 3602 aus Luxemburg

1. Länge über Puffer: 15.200 mm
2. Leistung: 2647 kW
3. Kraftübertragung: elektrisch
4. Anfahrzugkraft: keine Angaben
5. Dauerzugkraft: keine Angaben
6. Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
7. E-Lok
8. Gesamtradsatzstand: 11.400 mm
9. Drehgestell-Radsatzstand: 3.200 mm
10. Dienstmasse: 84 t
11. Baujahr: 1958
12. Hersteller: METE
13. Heizung: elektrisch
14. Lackierung: rotbraun/gelb
15. Ausmusterung: 2005
16. Besonderheiten:



20

Dampflok-Gesellschaft München e.V.

1. Länge über Puffer: 23.905 mm
2. Leistung: 2000 PS
3. Kraftübertragung: -
4. Anfahrzugkraft: -
5. Dauerzugkraft: -
6. Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h
7. Dampflok
8. Gesamtradsatzstand: 20.200 mm
9. Drehgestell-Radsatzstand: -
10. Dienstmasse: 167 t
11. Baujahr: 1939
12. Hersteller: Henschel & Sohn, Kassel
13. Heizung: Dampf
14. Lackierung: schwarz/rot
15. Ausmusterung: keine
16. Besonderheiten: betriebsfähig



21

ET 420 001

Hersteller: MAN, WMD, LHB, MBB, O&K, Uerdingen, WU

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 120 km/h
 Leistung: 2400 kW
 Länge: 67.400 mm
 Gewicht: 139,8 t

Der ET 420 001 ist das S-Bahn-Fahrzeug Deutschlands.

Das Fahrzeug befindet sich im Besitz des DB Museums und wird von der IG S-Bahn München betreut.

Mit Fahrzeugen dieser Baureihe begann in vielen deutschen Städten wie München und Stuttgart der S-Bahnverkehr. So wurde der S-Bahn-Verkehr zur Olympiade in München 1972 mit diesen Fahrzeugen aufgenommen.

In München hatten die Fahrzeuge ursprünglich ein blaues Band unter den Fenstern, später wurde ihr Aussehen aber vereinheitlicht, zunächst in Orange-kieselgrau, dann in rot. Auch heute sind noch Fahrzeuge dieser Bauart beispielsweise in Stuttgart im Einsatz.

Dieser Zug war bis 2004, also 32 Jahre im Einsatz und wurde dann dem DB Museum übergeben.



22

ADLER

Baujahr 1952 (Original 1835)

Hersteller: Ausbildungswerkstätten der Deutschen Bundesbahn

Technische Daten:

Höchstgeschw.: ca. 65 km/h
 Leistung: 41 PS
 Länge: 6.700 mm
 Gewicht: 14,1 t

Der Adler wurde als erste in Deutschland eingesetzte Lokomotive von der Lokomotivfabrik Robert Stephenson & Co. in Newcastle upon Tyne (England) gebaut.

Die erste offizielle Eisenbahnfahrt mit Dampfkraft in Deutschland fand mit dem Adler am 7. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth statt. Als Lokomotivführer wurde eigens ein erfahrener Engländer, William Wilson, eingestellt, der als Spezialist mehr verdiente als der Direktor der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Originallokomotive wurde 1857, nachdem sie nicht mehr den technischen Erfordernissen entsprach, verkauft und ist seitdem verschollen.

Vom Adler existieren zwei Nachbauten in Originalgröße. Beide befinden sich im Eigentum des DB Museums. Der 1935 gefertigte Nachbau wurde beim Großfeuer im Oktober 2005 im Depot des DB Museum stark beschädigt. Er wird zurzeit repariert und kann für Charterfahrten ab Frühjahr nächsten Jahres wieder gebucht werden. Der hier ausgestellte zweite Nachbau wurde 1952 von Lehrlingen der Deutschen Bundesbahn gebaut und diente als Ausstellungsstück auf Messen. Die Bierfässer waren auf dem Original nicht vorhanden und wurden 1935 als Werbung für die Ledererbrauerei aufgesetzt. Tatsächlich hatte die Ledererbrauerei mit dem original Adlerzug nur einmal zwei Fässer Bier auf einem der Personenwagen transportiert.





23

E 42 255 (142 255)

Hersteller: LEW

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 100 km/h
 Leistung: 3.535 PS
 Länge: 16.260 mm
 Gewicht: 82,5 t

Die Deutsche Reichsbahn ließ die Ellokbaureihe E 42 in gleicher Konstruktion und Ausführung wie die ein Jahr zuvor entwickelte E 11 bauen. Sie wurde ab 1962 in insgesamt 292 Exemplaren für den mittelschweren Güter- und Personenverkehr gebaut. Die E 42 255 gehört zur dritten Bauserie, die zwischen 1972 und 1976 ausgeliefert wurde. Als „Mädchen für alles“ war sie sowohl im Personenzugverkehr wie auch im zunehmenden Güterverkehr anzutreffen.

Sie hat eine HG von 100 km/h. Sie ist im DB Museum Halle/ S beheimatet und kann dort ebenfalls jeden 1. und 3. Samstag im Monat. besichtigt werden.



24

110 348

Baujahr: ab 1956

Hersteller: Krauss Maffei, Krupp, Henschel, Siemens, AEG, BBC

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 150 Km /h
 Leistung: 3620 Kw
 Länge: 16.490 mm
 Gewicht: 84,6 t

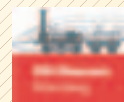
Die Lokomotiven der BR E 10.1 waren bestimmt zur Beförderung von schweren Schnellzügen.

Nach dem 2. Weltkrieg entschied sich die Deutsche Bundesbahn ein Einheitsprogramm für elektrische Lokomotiven aufzustellen. Ziel dieser Planung war es, möglichst viele Teile zu vereinheitlichen um die Ersatzteilhaltung und Instandhaltung rationell zu gestalten.

In diesem Lokomotiv-Beschaffungsprogramm war auch eine Schnellzuglokomotive enthalten, für die man die Baureihenbezeichnung E 10 vergab.

Die Firmen Krauss Maffei und Siemens entwickelten die laufachslose Lokomotive unter Beteiligung der Firmen Henschel, Krupp, AEG und BBC. Ab der Betriebsnummer 110 288 wurden die Lokomotiven mit einem windschnittigen Lokkasten (Bügel falte) ausgeliefert.

Die Konstruktion bewährte sich, so dass ab 1956 insgesamt 378 Lokomotiven geliefert wurden.





25

113 311

Baujahr: 1956 - 1969

Hersteller: Krupp, Henschel, Krauss-Maffei (mechanischer Teil)
Siemens, BBC, AEG (elektrischer Teil)

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 160 km/h
zwischenzeitl. 120 km/h

Leistung: 3.700 kW allg.

Länge: 16.490 mm

Gewicht: 85,0 t

Einige E 10 wurde bereits ab Werk für höhere Geschwindigkeiten bis 160 km/h ausgerüstet. Diese Lokomotiven waren als E 10.12, später als 112 im Einsatz und zogen zum Beispiel TEE-Züge wie den Rhein-gold. Deshalb sehen Sie hier auch die 113 311 in den klassischen TEE-Farben.

Mit der Vereinigung der beiden deutschen Staatsbahnen aus Ost und West mussten auch die Baureihenummern vereinheitlicht werden. Da es auch in der DDR eine Baureihe 112 gab, wurde die westdeutschen 112 zur Unterscheidung in 133 umgenummert.

Die 113 311 steht normalerweise, wie die E 10 348 im DB Museum Koblenz und kann dort jeden Samstag besichtigt werden. Näheres dazu finden sie auch auf der Homepage des DB Museum unter www.dbmuseum.de.



26

E 40 128

Baujahr: 1957 - 1973

Hersteller: Krupp, Henschel, Krauss-Maffei (mechanischer Teil)
Siemens, BBC, AEG (elektrischer Teil)

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 100 km/h,
später 110km/h

Leistung: 3.700 kW allg.

Länge: 16.490 mm

Gewicht: 83,0 t

1950 beschloss die Deutsche Bundesbahn die Beschaffung zweier Grundtypen von Elektrolokomotiven mit weit gehend standardisierten Bauteilen.

Darunter eine an die Baureihe E 44 angelehnte Mehrzwecklokomotive. Die Führerstände sollten so gebaut werden, dass die Lokführer ihre Arbeit sitzend verrichten konnten.

Die Baureihe E 40 ist die Güterzugvariante der Baureihe E 10. Sie unterscheidet sich letztlich nur durch eine andere Getriebeübersetzung, die eine höhere Zugkraft, aber dafür eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h bedingte.

Die Baureihe E 40 wurde ab 1957 gebaut. Sie ist mit 879 Exemplaren die meistgebaute Lokomotive des Einheitselektrolokomotiven-Programms.





27

E 41 001

Baujahr 1956

Hersteller: Henschel, Brown - Boveri

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 120 Km /h

Leistung: 2310 Kw

Länge: 15.660 mm

Gewicht: 66,4 t

Die Lokomotiven der BR E 41 waren bestimmt zur Beförderung von leichten Güterzügen sowie zur Beförderung von Personenzügen.

Nach dem 2. Weltkrieg entschied sich die Deutsche Bundesbahn ein Einheitsprogramm für elektrische Lokomotiven aufzustellen. Ziel dieser Planung war es, möglichst viele Teile zu vereinheitlichen um die Ersatzteilhaltung und Instandhaltung rationell zu gestalten.

In diesem Lokomotivbeschaffungs-Programm war auch eine Personenzuglokomotive enthalten, für die man die Baureihenbezeichnung E 41 vergab. Die Firmen Henschel und BBC entwickelten die laufachslose Lokomotive. Bereits ab Werk wurde die E41 mit einer Wendezugsteuerung ausgerüstet, um den Betrieb mit Steuerwagen zu ermöglichen. Gerade in den großen Kopfbahnhöfen wurde durch diese Betriebsweise die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe gesteigert.

Die Konstruktion bewährte sich, so dass ab 1956 insgesamt 451 Lokomotiven geliefert wurden.



28

E 77 10

Baujahr: 1924 - 1926

Hersteller: BMAG, BMS, Krauss, LHW

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 65 km/h

Leistung: Stunde: 1.880 kW

Länge: 16.250 mm

Gewicht: 113.0 t

Die E 77 10 ist eine so genannten Altbau-Elektrolokomotive, also eine Lokomotive aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg, genauer von 1924.

Lokomotiven dieser Bauart bedienten die früh elektrifizierten Strecken im Raum Halle-Leipzig und im süddeutschen Raum.

Die Lok begann durch die Gelenk-Bauweise der Lok bedingt bei höheren Geschwindigkeiten zu schlingern und hatte einen sehr unruhigen Lauf. Die Lok wurde daher vor allem vor Güterzügen eingesetzt.

Schön zu sehen an der Lokomotive ist der Schrägstangenantrieb Bauart Winterthur, ein typischer Antrieb für frühe Elektrolokomotiven.

Wie bei einer Dampflok übertragen Stangen die Kraft des Motors auf die Räder. Zwar hatte es zu dieser Zeit auch schon Elektrolokomotiven mit Tatzlagerantrieb gegeben, also mit einem Antrieb, der direkt auf die Laufachsen wirkte, doch hatten Probleme mit der Federung dieses Antriebs die Ingenieure zunächst dazu bewogen, wieder auf den altbewährten Stangenantrieb zurückzugreifen.

Die E 77, die ebenfalls zum Bestand des DB Museums gehört, wird heute von der IG Dresden Altstadt betreut und gepflegt.





29

155 001

Baujahr: 1974

Hersteller: LEW Hennigsdorf, Berlin

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 120 km/h
 Leistung: 5400 kW
 Länge: 19.600mm
 Gewicht: 123,0 t

Die Lokomotiven der Baureihe 155 dienen zur Bespannung schwerer Güterzüge auf fast allen elektrifizierten Strecken Deutschlands. In den 1960ern wurde bei der DR die Beschaffung einer neuen, leistungsfähigeren und universell einsetzbaren Lok nötig, was letztendlich 1974 mit den Prototypen 250 001 bis 250 003 erreicht wurde. Die Serienproduktion begann dann 1977, bis 1984 wurden 270 Exemplare geliefert. Die Lok bekam wegen ihres rechteckigen Aufbaus den Spitznamen „Strom-Container“ oder auch „Kommissbrot“. In der DDR-Zeit bespannte sie alle Zugarten, mit Schwerpunkt auf dem schweren Güterzugdienst. Heute werden die Loks nur noch für den Güterverkehr verwendet und sind im gesamten Netz der DB eingesetzt, vorzugsweise im schweren Montan- und Chemieverkehr, sowie auf den Schnellfahrstrecken vor schnellen Containerzügen. Diese erste noch erhaltene Prototyp-Lok wurde am 03. April 2006 ausgemustert und ist in Halle/ Saale als Museumslok erhalten.



30

E 50 091

Baujahr 1963

Hersteller: Krupp/AEG

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 100 Km /h
 Leistung: 4.410 Kw
 Länge: 19.490 mm
 Gewicht: 128,0 t

Die Lokomotiven der BR E 50 waren zur Beförderung von schweren Güterzügen bestimmt und waren die ersten schweren Güterzug-Elokomotiven des Einheitslokomotivprogramms. Die Firmen Krupp und AEG entwickelten die laufachslose Lokomotive. Die ersten Lokomotiven wurden 1957 in Dienst gestellt und waren noch mit einem Tatzlagerantrieb versehen. Ab E 50 026 wurden die Lokomotiven mit dem neu eingeführten Gummiringfederantrieb geliefert. Die Konstruktion bewährte sich, so dass von 1957 bis 1973 insgesamt 194 Lokomotiven unter Beteiligung der Firmen Henschel, Krauss Maffei, Krupp (mechanischer Teil), AEG, BBC und Siemens-Schuckert-Werke (elektrischer Teil) geliefert wurden. Zwei davon sind nach ihrer endgültigen Ausmusterung im Jahre 2003 erhalten geblieben. Die E 50 091 ist im DB Museum Koblenz beheimatet und kann dort besichtigt werden.





31

E 44 001

Baujahr 1931
Hersteller: SSW

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 95 km/h
Leistung: 2.200 kW
Länge: 15.290 mm
Gewicht: 78,0 t

Die Loks der Baureihe E 44 waren die ersten E-Loks auf dem deutschen Schienennetz, die in einer Stückzahl von über 100 Stück beschafft wurden. Sie wurden ab 1932 von der Deutschen Reichsbahngesellschaft in Dienst gestellt. Die Vorserienlok E 44 001 wurde bereits 1931 von den Siemens-Schuckert-Werken entwickelt und von der DRG erprobt. Sie waren die ersten deutschen Elektro-Loks ohne Laufachsen und vorrangig für die ab 1933 neu elektrifizierte Strecke von Augsburg nach Stuttgart vorgesehen. Nach dem 2. Weltkrieg kam die Mehrzahl von ihnen zur deutschen Bundesbahn, sie wurden aber 1984 ausgemustert, bei der Reichsbahn der DDR waren sie noch bis 1991 im Einsatz. Die Vorserienlok E 44 001 ist normalerweise in einem Depot des DB Museums für das Publikum unzugänglich abgestellt.



32

E 10 002

Baujahr 1952
Hersteller: Krupp/BBC

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 130 km/h
Leistung:
Länge: 16,65 m
Gewicht:

Schon kurz nach ihrer Gründung im Jahr 1949 startete die Deutsche Bundesbahn ein ehrgeiziges Programm zur Elektrifizierung aller wichtigen Fern- und Hauptabfuhrstrecken. Dafür wurden natürlich auch viele neue elektrische Triebfahrzeuge benötigt. Ein Weiterbau der Vorkriegsmodelle kam wegen der zwischenzeitlich eingetretenen technischen Weiterentwicklung nicht mehr in Betracht. Zum Vergleich verschiedener Fahrzeugkonzepte und zur gründlichen Vorerprobung der neuen Bauteile wurden im Dezember 1950 fünf Prototyp-Lokomotiven bestellt, wobei das Hauptaugenmerk auf dem Antrieb lag. Die Firma Krupp baute die E 10 002 zusammen mit BBC mit Scheiben-Antrieb. Von den fünf Prototypen sind nur E 10 002 und E 10 005 erhalten.

Die Vorserienlokomotive E 10 002 steht normalerweise für das Publikum unzugänglich in einem Depot des DB Museums.





33

184 003

Baujahr 1965

Hersteller: Krupp, AEG

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 150 km/h

Leistung: 3.000 kW

Länge: 16.950 mm

Gewicht: 84 t

Mit der Ausdehnung des elektrifizierten Streckennetzes bis an die Grenze zu Belgien und den Niederlanden entstand der Wunsch nach einer universell unter allen Stromsystemen einsetzbaren Lokomotive. Dafür entwickelte Krupp zusammen mit AEG und BBC die "Europalokomotive" E 410 (184), die in 5 Exemplaren in zwei Varianten geliefert wurde (AEG: 184 001 - 003 bzw. BBC: 184 111 - 112). Diese waren so genannte Mehrsystemlokomotiven, also Lokomotiven, die in verschiedenen europäischen Stromnetzen eingesetzt werden können. Die Baureihe 184 war für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich, Belgien und Luxemburg entwickelt worden. Dies bedeutet, dass sie ursprünglich auch 4 verschiedene Stromabnehmer auf dem Dach montiert hatte.



34

212 062

Baujahr 1963

Hersteller: MaK

Technische Daten:

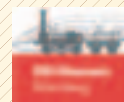
Höchstgeschw.: 100 km/h

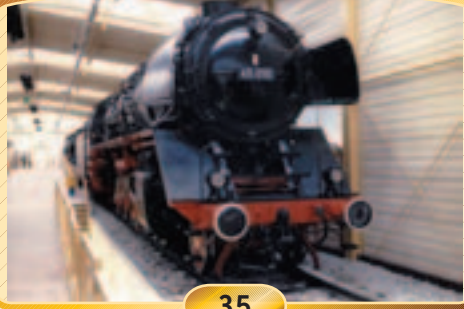
Leistung: 1.350 PS

Länge: 12.300 mm

Gewicht: 63 t

Die heute als 212 bezeichnete Baureihe V 100.20 ist eine leistungsstärkere Variante der V 100.10 Diesellokomotive. Die 212 wurde für den Dienst auf Haupt- und Steilstrecken vorgesehen. Sie wurde auf der Grundlage der Vorserienlokomotive V 100 006 gebaut, die 1956 zusammen mit Maschinenbau Kiel für die Deutsche Bundesbahn entwickelt wurde. Bis 1966 wurden 381 Exemplare dieser Baureihe in Dienst gestellt. Die 212 062 befindet sich im Eigentum des DB Museums und wird vom Verein „Freunde der 212 001-2 e.V.“ betreut.





35

Dampflokomotive 45 010

Baujahr 1941

Hersteller: Henschel

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 90 km/h

Leistung: 2.059 kW

Länge: 25.645 mm

Gewicht: 125,5 t

Die Dampflokomotive 45 war die stärkste jemals in Deutschland gebaute Dampflokomotive. Insgesamt wurden bis 1940 28 Maschinen dieses Typs gebaut. Sie wurden vor schweren und beschleunigten Güterzügen eingesetzt und waren alle im Bw Würzburg beheimatet, wo sie im schweren Güterzugdienst vor Durchgangs- und Eilgüterzügen auf den Strecken Würzburg – Nürnberg und Würzburg – Treuchtlingen eingesetzt wurden.

Durch ihre Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h konnte die 45 bei Ausfall von Dampflokomotiven der Baureihe 01 auch als Zuglokomotive von Eil- und Schnellzügen verwendet werden. Versuchsweise erhielt 45 010 mit vier weiteren Loks der Baureihe 1950/51 eine automatische Rostbeschickung (Stoker). Am 17. März 1969 wurde sie ausgemustert.

Die 45 010 ist die letzte erhaltene Dampflokomotive dieser Baureihe.

Am 17. Oktober 2005 wurde die Lokomotive bei einem Großfeuer im Depot des DB Museums in Nürnberg-Gostenhof schwer beschädigt.

Allerdings kann die Lokomotive in den ursprünglichen Zustand – vor dem Brand – zurück versetzt werden.

Der Erlös der Veranstaltung „Ankunft Eisenbahn“ am 15. und 16. September in Fürth soll für die Restaurierung der Lokomotive genutzt werden. Wenn genügend Spendengelder zusammenkommen, kann die Restaurierung der Lokomotive noch dieses Jahr im Dampfloswerk Meiningen beginnen.



36

Dampflokomotive 03 1010

Baujahr 1939

Hersteller: Borsig Lokomotivwerke GmbH, Hennigsdorf

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 140 km/h

Leistung: 1.790 PS

Länge: 23.905 mm

Dienstgewicht: 103,2 t

In den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts versuchte sich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft der neuen Konkurrenz von Auto und Flugzeug durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten zu erwehren. Die DRG versuchte dieses Ziel zum einen durch Leistungssteigerungen, zum anderen durch die Senkung des Luftwiderstands der Lokomotiven zu erreichen.

Im Unterschied zu den Vorgängerlokomotiven der Baureihe 03 hatten die Lokomotiven der Baureihe 0310 ein Dreizylindertriebwerk. Außerdem erhielten die Lokomotiven eine stromlinienförmige Vollverkleidung aus Blech.

1953 wurde die Stromlinienverkleidung wieder entfernt, da hohe Geschwindigkeiten im Netz der DR nicht mehr im Vordergrund standen und der aus der Verkleidung resultierende erhöhte Arbeitsaufwand bei Routinewartungsarbeiten nicht mehr wirtschaftlich war.

Die Lokomotive diente anschließend der Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft in Halle als Bremslok, 1974 bis 1981 war sie dann noch einmal im Regelbetrieb zwischen Stralsund und Berlin im Einsatz.

Die Lokomotive ist im DB Museum Halle/S beheimatet. Sie ist betriebsfähig und im Sonderzugverkehr im Einsatz.





37

E 11 001

Baujahr 1960

Hersteller: VEB Lokomotivbau –
Elektrotechnische Werke (LEW) Hennigs-dorf

Technische Daten:

Höchstgeschw.: 120 km/h

Leistung: 2.920 kW

Länge: 16.260 mm

Gewicht: 82 t

Nach dem Zweiten Weltkrieg ver suchte die Deutsche Reichsbahn in der DDR zunächst, das elektrifizierte Netz wieder auf- und weiter auszubauen. Zahlreiche Elektrolokomotiven wurden jedoch als Reparationsleistung in die Sowjetunion abtransportiert und kamen erst Jahre später wieder zur DR zurück. Die zum Teil veralteten Lokomotiven mussten dann allerdings ausgemustert werden. In diesem Zusammenhang entwickelte die Deutsche Reichsbahn in Zusammenarbeit mit Lokomotivbau Elektrische Werke in Hennigsdorf die E-Lokbaureihe E 11 als Personenzuglok. Von der E 11 wurden insgesamt 96 Lokomotiven durch die Deutsche Reichsbahn in Dienst gestellt. Die E 11 001 diente dabei zunächst als Versuchslokomotive, mit der verschiedene Achsantriebskonzepte erprobt wurden. Seit ihrer Indienststellung war die Lok im Bw Halle P stationiert und im regulären Zugdienst im Einsatz.

Der Ausbau des elektrischen Streckennetzes kam in den späten sechziger Jahren zu Gunsten der Zugförderung mit Diesellokomotiven ins Stocken. Die Deutsche Reichsbahn konzentrierte sich in der Folge auf den Ausbau der Dieseltraktion, da die DDR bis zur zweiten Ölkrise Anfang der achtziger Jahre den Rohstoff Öl zu sehr guten Konditionen aus der Sowjetunion importieren konnte.

**Liebe Eisenbahn- und Busfreunde,**

leider ist es uns nicht gelungen, alle Teilnehmer aus dem Bereich Bahn und Bus in diesem Heft zu präsentieren. Bitte haben Sie dafür Verständnis!

Dank

Eine Veranstaltung wie das Eisenbahn- und Busfestival „Ankunft: Eisenbahnstadt Fürth“ wird in dieser Form sicherlich einzigartig bleiben und wäre ohne die Unterstützung des DB Museums nicht möglich gewesen.

Daher bedankt sich die Stadt Fürth beim DB Museum Nürnberg, DB Museum Halle und DB Museum Koblenz herzlich. Dr. Jürgen Franzke, Joachim Breuninger, Wolfgang Ihrlich sowie zahlreiche Helfer im Hintergrund haben zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen. Ihr Wissen und Engagement, aber auch die Bereitschaft, folgende Fahrzeuge aus dem Bestand des DB Museums zur Verfügung zu stellen, machen das Eisenbahn- und Busfestival „Ankunft: Eisenbahnstadt Fürth“ zu einem einmaligen Erlebnis.

Der MoBaTrain

Eine der wichtigsten Aufgaben des Eisenbahn-Museum Darmstadt-Kranichstein ist es, volkshilfend auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens zu wirken. Im Modell kann man gut die Vorzüge und Probleme des Schienenverkehrs vermitteln. Die Modellbahn ist daher nicht nur eine sinnvolle, sondern auch eine sehr lehrreiche Freizeitbeschäftigung für Jung und Alt.
(Textnachweis: MobaTrain)

Separater Eintritt erforderlich!





1

Historische Fahrzeuge des Dresdner Nahverkehrs e.V.

1. Ausführung: Büsing NAG 900 N
2. Baujahr: 1938
3. Motor: Typ Büsing GD6
4. Hubraum: 13.539 mm
5. Leistung: 96 KW/131 PS
6. Verbrauch: 58l/100 km
7. Aufbau: WUMAG
8. Länge: 12.000 mm
9. Breite: 2.500 mm
10. Höhe: 3.060 mm
11. Leergewicht: 11200 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 13500 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 44 km/h
14. Sitzplätze: 26
15. Besonderheiten: Fahrgastbeförderung nur mit Schaffner möglich!



2

Historische Fahrzeuge des Dresdner Nahverkehrs e.V.

1. Ausführung: IKARUS 260.02
2. Baujahr: 1988
3. Motor: CZEPEL
4. Hubraum: 10.350 cm²
5. Leistung: 192 PS /141 KW
6. Verbrauch: ca. 45 l / 100 km
7. Aufbau: Stadtbus mit 3 Türen
8. Länge: 11,00 m
9. Breite: 2,50 m
10. Höhe: 3,04 m
11. Leergewicht: 9100 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 16.000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h
14. Sitzplätze: 23
15. Besonderheiten:



3

Dresdner Nahverkehr

1. Ausführung: HYBRINO 18
2. Baujahr: 2006
3. Motor: CumminsISLe4
4. Hubraum: 8849
5. Leistung: 243KW bei 2080 u-1
6. Verbrauch: SORT 2 ca. 47l/km
7. Aufbau: Solaris URBINO
8. Länge: 18 000 mm
9. Breite: 2550 mm
10. Höhe: 2850 mm
11. Leergewicht: 17 200 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 28 000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 85 km/h
14. Sitzplätze: 49
15. Stehplätze: 97
16. Besonderheiten:



4

Historische Fahrzeuge des Dresdner Nahverkehrs e.V.

1. Ausführung: IFA H6B/S (Stadtausführung)
2. Baujahr: 1956
3. Motor: VEB Motorenwerk Schönebeck Typ EM 6-20
4. Hubraum: 9.036 mm
5. Leistung: 88 kw/105 PS
6. Verbrauch: ca. 35l/100 km
7. Aufbau: VEB Waggonbau Ammendorf
8. Länge: 9.830 mm
9. Breite: 2.500 mm
10. Höhe: 2.730 mm
11. Leergewicht: 8.430 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 11.710 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h
14. Sitzplätze: 26
15. Besonderheiten:



5

Cottbus Verkehr GmbH

1. Ausführung: Gelenkombibus IKARUS 280.03
2. Baujahr: 1989
3. Motor: RABA-MAN-Diesel (D2156 HM 6U)
4. Hubraum: 10.350 ccm
5. Leistung: 192 PS (141 kW)
6. Verbrauch: 39 l/100 km
7. Aufbau: IKARUS-Werke Budapest
8. Länge: 16.500 mm
9. Breite: 2.500 mm
10. Höhe: 3.160 mm
11. Leergewicht: 13.000 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 22.500 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h
14. Sitzplätze: 53
15. Besonderheiten: seit 2000 historischer KOM Nr. 131“
(1989 – 1995 Nr. 363“)



6

BARNIMER BUSGESELLSCHAFT

1. Ausführung: SKODA 706 RTO (CS)
2. Baujahr: 1963
3. Motor: Skoda (CS)
4. Hubraum: 11.781 ccm
5. Leistung: 118 KW / 160 PS
6. Verbrauch: 19 l.
7. Aufbau: Karosa (CS)
8. Länge: 10,25 m
9. Breite: 2,50 m
10. Höhe: 3,30 m
11. Leergewicht: 9120 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 14000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 kmh
14. Sitzplätze: 37 + 1 Reiseleiter
15. Besonderheiten: Anhänger

Hersteller: JELE CZ Automobil / Typ: P01E / Baujahr: 1971
Gewicht: 3640 kg / Länge: 8,40 m / Breite: 2,50 m / Höhe: 2,90 m



7

infra fürth verkehr gmbh (WBG)

1. Ausführung: O 319 D Daimler Benz
2. Baujahr: 1959
3. Motor: 4 Zylinder Reihendieselmotor
4. Hubraum: 1767 ccm
5. Leistung: 44 PS
6. Verbrauch: k.A.
7. Aufbau: k.A.
8. Länge: 4920 mm
9. Breite: 2080 mm
10. Höhe: 2480 mm
11. Leergewicht: 1950 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 3600 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
14. Sitzplätze: 13 einschließlich Fahrerplatz
15. Besonderheiten: k.A.



8

infra fürth verkehr gmbh

1. Ausführung: MAN SL 192
2. Baujahr: 1972
3. Motor: Do 846 HMXU
4. Hubraum: k.A.
5. Leistung: 160 PS
6. Verbrauch: ca. 25 Liter
7. Aufbau: k.A.
8. Länge: 11000 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 2935 mm
11. Leergewicht: 8.550 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 16.000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 72 km/h
14. Sitzplätze: 37
15. Besonderheiten: k.A.



9

Regiobus gmbh Mittweida

1. Ausführung: Ikarus 55 (Ikarus, Ungarn)
2. Baujahr: 1962
3. Motor: Diesel, 6 Zylinder
4. Hubraum: 9.840 ccm
5. Leistung: 190 PS (140 kW)
6. Verbrauch: ca. 45 l/100 km
7. Aufbau: Reisebus
8. Länge: 11,45 m
9. Breite: 2,50 m
10. Höhe: 3,00 m
11. Leergewicht: 9.300 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 13.100 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
14. Sitzplätze: 40
15. Besonderheiten: Eigentümer: REGIOBUS GmbH Mittweida
Restauriert in eigener Werkstatt 1995-1997
Amtliches Kennzeichen: MW- R 16 H



10

Museum für Post und Kommunikation

1. Ausführung: Kraftomnibus
2. Baujahr: 18.11.1956 bei der Oberpostdirektion Nürnberg
3. Motor: MAN Dieselmotor D 1246 M3
4. Hubraum: 8276 ccm
5. Leistung: 135 PS bei 2100 U/min
6. Verbrauch: 18,5 l/100 km
7. Aufbau: geschlossen, Hersteller: Hubertia, Küps
8. Länge: ca. 10000 mm
9. Breite: 2350 mm
10. Höhe:
11. Leergewicht: ca. 7000 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 12600 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 76 km/h
14. Sitzplätze: 38
15. Besonderheiten: Konnte zu seiner Zeit mit Personenanhänger gefahren werden.



11

Omnibus Veteran Berlin – Brandenburg e.V.

1. Ausführung: Fleischer Ikarus 256
2. Baujahr: 1988
3. Motor: Raba- MAN - Lizenz
4. Hubraum: 10350 ccm
5. Leistung: 192 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Selbsttragende Karosserie
8. Länge: 11.000 mm
9. Breite: 2.500 mm
10. Höhe: 3.420 mm
11. Leergewicht:
12. Zul. Gesamtgewicht: 14500 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 Km/h
14. Sitzplätze: 26+1+1
15. Besonderheiten: Ausstattung mit Tischen und Klimaanlage



12

Omnibus Veteran Berlin – Brandenburg e.V.

1. Ausführung: Barkas B 100-1
2. Baujahr: 1991
3. Motor: Viertakt- Otto
4. Hubraum: 1272 ccm
5. Leistung: 58 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: VEB Barkas- Werke, Karl- Marx- Stadt
8. Länge: 4.600 mm
9. Breite: 1.860 mm
10. Höhe: 1.930 mm
11. Leergewicht:
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit: 120 Km/h
14. Sitzplätze: 8
15. Besonderheiten: Einer von 2000 Stück die mit VW-Motor gebaut wurden.



13

Omnibus Veteran Berlin – Brandenburg e.V.

1. Ausführung: Fleischer S 5 RU
2. Baujahr: 1975
3. Motor: Schönebecker 6-Zylinder-Reihe
4. Hubraum:
5. Leistung: 190 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Selbsttragende Karosserie
8. Länge: 12.000 mm
9. Breite: 2.500 mm
10. Höhe: 3.040 mm
11. Leergewicht:
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 Km/h
14. Sitzplätze: 47
15. Besonderheiten:



14

Omnibus Veteran Berlin – Brandenburg e.V.

1. Ausführung: Fleischer S 4 RU
2. Baujahr: 1975
3. Motor: Schönebecker 6-Zylinder-Reihe
4. Hubraum:
5. Leistung: 175 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Selbsttragende Karosserie
8. Länge: 8.000 mm
9. Breite: 2.500 mm
10. Höhe: 2.900 mm
11. Leergewicht:
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 Km/h
14. Sitzplätze: 37
15. Besonderheiten:



14

Helmut Radlmeier

1. Ausführung: Gelenk-Omnibus
2. Baujahr: 1965
3. Motor: Henschel
4. Hubraum: 11050 ccm
5. Leistung: 180 PS
6. Verbrauch: ca. 25 Ltr.
7. Aufbau: Kässbohrer
8. Länge: 16.500
9. Breite: 2.500
10. Höhe: 3.000
11. Leergewicht: 11.300
12. Zul. Gesamtgewicht: 17.500
13. Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h
14. Sitzplätze: 77 bzw. 100 Stehplätze
15. Besonderheiten:



16

Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH

1. Ausführung: Mercedes Benz 0530 CNG
2. Baujahr: 2005
3. Motor: Hochdruck Gas
4. Hubraum: 11.967 ccm
5. Leistung: 185 KW
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Niederflur-Stadtbus
8. Länge: 12.000 mm
9. Breite: 2.550 mm
10. Höhe: 3.400 mm
11. Leergewicht: 11.895 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 17.400 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 88 Km/h
14. Sitzplätze: 37
15. Besonderheiten:



17

Z Mobility

1. Ausführung: Kässbohrer Setra S10
2. Baujahr: 1960
3. Motor:
4. Hubraum: 7.790 ccm
5. Leistung: 170 PS
6. Verbrauch: ca. 30 l
7. Aufbau:
8. Länge: 9,50 m
9. Breite: 2,48 m
10. Höhe: 2,95 m
11. Leergewicht: 6.780 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 11.800 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
14. Sitzplätze: 43
15. Besonderheiten: 1. Bus der Firmengeschichte
1994 - 1996 restauriert. Wird hauptsächlich für Familienfeiern und Hochzeiten gebucht.



18

STIB

1. Ausführung: Büssing 6500T
2. Baujahr: 1956
3. Motor: Büssing U10
4. Hubraum: 9.850 ccm
5. Leistung: 150 PS DIN bei 2000/Min
6. Verbrauch: ungefähr 50 Liter /100 km
7. Aufbau: Raghenon (Mechelen, Belgien)
8. Länge: 10,240m
9. Breite: 2,440m
10. Höhe: 2,952 m
11. Leergewicht: 9,540 Tonnen
12. Zul. Gesamtgewicht: 14,790 Tonnen
13. Höchstgeschwindigkeit: 57,5 km pro Stunde
14. Sitzplätze: 35
15. Besonderheiten: Fenster in den Dachrundungen.



19

Regiobus Hannover

1. Ausführung: MAN A20/Lion's City Ü
2. Baujahr: 2006
3. Motor: 6-Zyl.-Reihen-Dieselmotor D2066LUH 12, liegend angeordnet, Common-Rail-Einspritzsystem
4. Hubraum: 10.518 ccm
5. Leistung: 228 kw/310 PS
6. Verbrauch: 37 l/100 km
7. Aufbau: MAN
8. Länge: 11950 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 3060 mm
11. Leergewicht: 12200 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 18000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
14. Sitzplätze: 43 Sitz-/37 Stehplätze
15. Besonderheiten: Kneeling-Funktion, Klapprampe, Klimaanlage, Voith Automatikgetriebe, RBL-Rechner, Retarder, Fahrgastinfo



20

Multi- Media Marketing

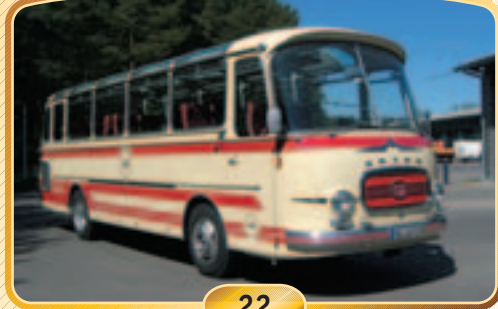
1. Ausführung: Setra S 140 ES
2. Baujahr: 1984
3. Motor: 177 kW (Mercedes-Benz)
4. Hubraum: 11.334 ccm
5. Leistung: 177 KW
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 11.925 mm
9. Breite: 2.500 mm
10. Höhe: 3.040mm
11. Leergewicht: 9.600kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 13.700kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 100 Km/h
14. Sitzplätze: 54
15. Besonderheiten: Bahnbus der Deutschen Bundesbahn



21

Würzburger Straßenbahn

1. Ausführung: MAN A 23
2. Baujahr: 2004
3. Motor: Diesel
4. Hubraum: 12.000 ccm
5. Leistung: 228 kw
6. Verbrauch: ca. 60 Liter/auf 100 km
7. Aufbau: G-KOM 3-türig
8. Länge: 17,950 m
9. Breite: 2,50 m
10. Höhe: 2,98 m
11. Leergewicht: 15.800 kg
12. zul. Gesamtgewicht: 28.000kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 77 km/h
14. Sitzplätze: 47
15. Besonderheiten: Fahrerklimaanlage



22

Verein Historischer Stadtverkehr Lübeck

1. Ausführung: Setra S 10 Reisebus
2. Baujahr: 1967
3. Motor: Henschel Typ 522 TAK
4. Hubraum: 6126 ccm
5. Leistung: 110 KW (150 PS)
6. Verbrauch: ca. 20 Liter
7. Aufbau: Kässbohrer
8. Länge: 9650 mm
9. Breite: 2300 mm
10. Höhe: 3100 mm
11. Leergewicht: 7050 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 10400 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 95 kmh
14. Sitzplätze: 26+2
15. Besonderheiten: Schweizer Reisebus mit 4 Gängen und 4 elektrisch zuschaltbaren Zwischengängen



23

Verein Historischer Stadtverkehr Lübeck

1. Ausführung: Daimler Benz O 317 Linienbus
2. Baujahr: 1959
3. Motor: Daimler Benz OM 326 H
4. Hubraum: 10809 ccm
5. Leistung: 126 KW (172 PS)
6. Verbrauch: 25-29 Liter
7. Aufbau: Daimler Benz
8. Länge: 11925 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 2955 mm
11. Leergewicht: 8300 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 16000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h
14. Sitzplätze: 35+2
15. Besonderheiten: Fahrzeug ist mit hinterer Plattform und Schaffnerplatz ausgerüstet



24

Stuttgarter Straßenbahnen

1. Ausführung: Mercedes-Benz O 305 G Schub-Gelenklinienbus
2. Baujahr: 1984
3. Motor: OM 407 mit Turbolader
4. Hubraum:
5. Leistung: 280 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Mannheim
8. Länge: 17,26 m
9. Breite: 2,5 m
10. Höhe: 2,94 m
11. Leergewicht: 13.450 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 24.400 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h
14. Sitzplätze: 62
15. Besonderheiten: Zwischen 1978 und 1984 erhielt die SSB 47 Fahrzeuge dieses Typs, die bis 1997 im Bestand waren. 1992 wurde er vom amerikanischen Künstler Lowell Boileau mit dem Gemälde „Gentle Chaos“ versehen und wird seither als Kunstbus bezeichnet. Der Bus wurde 1999 wieder zugelassen und befindet sich in unrestauriertem Originalzustand.



25

Stuttgarter Straßenbahnen

1. Ausführung: Mercedes-Benz O 307 Standard-Überland-Linienbus
2. Baujahr: 1981
3. Motor: OM 407
4. Hubraum: 11334 ccm
5. Leistung: 240 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Vetter, Fellbach
8. Länge: 12 m
9. Breite: 2,5 m
10. Höhe: 3,0 m
11. Leergewicht: 9 240 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 16 500 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h
14. Sitzplätze: 57
15. Besonderheiten: Die Firma Vetter lieferte diesen Bus beinahe ausschließlich an die SSB, die davon 75 Stück im Einsatz hatte. Dieser Wagen wurde 1996 ausgemustert, blieb aber im Bestand. Wurde dann von 2004 – 05 komplett überholt und dann wieder mit dem alten Kennzeichen zugelassen.



26

Stuttgarter Straßenbahnen

1. Ausführung: Mercedes-Benz O 322 H Stadtlinienbus
2. Baujahr: 1961
3. Motor: OM 352
4. Hubraum: 5.100 ccm
5. Leistung: 126 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Mannheim
8. Länge: 9,95 m
9. Breite: 2,5 m
10. Höhe: 2,8 m
11. Leergewicht: 6.200 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 12.000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h
14. Sitzplätze: 36
15. Besonderheiten: Dieser Bus blieb von 29 Fahrzeugen als einziger bis 1979 im Bestand, weil er die letzten Jahre als Fahrschulwagen diente. 1995 wurde er im Odenwald geborgen und von der Hauptwerkstatt der SSB wiederaufgebaut. Von etwa 950 gebauten Exemplaren dieses Typs existieren im deutschsprachigen Raum noch insgesamt 5 Fahrzeuge, die meisten nicht fahrbereit.



27

Stadtwerke Augsburg

1. Ausführung: MAN-Niederflur-Gelenkbus; Lion's City G (A23-CNG)
2. Baujahr: 2006
3. Motor: CNG-Motor E 2876 LUH 01
4. Hubraum: 12816 ccm
5. Leistung: 310 PS/228 KW
6. Verbrauch: ca. 50-52 kg Erdgas/100 km
7. Aufbau: Niederflur
8. Länge: 17,95 m
9. Breite: 2,5 m
10. Höhe: ca. 3,37 m
11. Leergewicht: 16.900 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 28.000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 82 kmh
14. Sitzplätze: 48 + 1
15. Besonderheiten:



28

AND Dortmund

1. Ausführung: Henschel HS 160 OSL
2. Baujahr: 1963
3. Motor: Büssing U 11
4. Hubraum: 11581 ccm
5. Leistung: 210 PS
6. Verbrauch: ca. 25 l/100 Km
7. Aufbau: Stadtlinien-Gelenkonnibus
8. Länge: 16,50 m
9. Breite: 2,50 m
10. Höhe: 3,50 m
11. Leergewicht: 11700 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 22000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 62 km/h
14. Sitzplätze: 53
15. Besonderheiten: ehem. O-Bus, Umbau im Jahre 1974 auf Dieselbetrieb



29

IMC Pilsen

1. Ausführung: SKODA 706 RTO KAR, Bus für Linien- und Vorortsverkehr
2. Baujahr: 1969
3. Motor: SKODA 706 OHV – Wassergekühlter 6-Zylinder Reihenmotor mit Direkteneinspritzung
4. Hubraum: 11.781 ccm
5. Leistung: 160 PS
6. Verbrauch: 25 Liter Diesel / 100 km
7. Aufbau: Karoserie Karosa auf dem Chassis SKODA 706 RTO
8. Länge: 10 870 mm
9. Breite: 2 500 mm
10. Höhe: 2 900 mm
11. Leergewicht: 8 750 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 14 400 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h
14. Sitzplätze: 41
15. Besonderheiten:



30

AND Dortmund

1. Ausführung: Mercedes-Benz O 305
2. Baujahr: 1984
3. Motor:
4. Hubraum: 11334 ccm
5. Leistung: 196 PS
6. Verbrauch: ca. 25 l/100 Km
7. Aufbau: Stadtbus
8. Länge: 11280 mm
9. Breite: 2570 mm
10. Höhe: 2950 mm
11. Leergewicht: 9050 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 12400 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 87 km/h
14. Sitzplätze: 45
15. Besonderheiten:



31

AND Dortmund

1. Ausführung: MAN SL 202
2. Baujahr: 1985
3. Motor: MAN 2866 UH
4. Hubraum: 11884 ccm
5. Leistung: 240 PS
6. Verbrauch: ca. 25 l/100 Km
7. Aufbau: Stadtbus
8. Länge: 11,51 m
9. Breite: 2,50 m
10. Höhe: 3,00 m
11. Leergewicht: 9700 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 13000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 105 km/h
14. Sitzplätze: 41
15. Besonderheiten: Null-Serien-Fahrzeug



32

AND Dortmund

1. Ausführung: MAN SÜ 240
2. Baujahr: 1985
3. Motor: MAN 2866 UH
4. Hubraum: 11884 ccm
5. Leistung: 240 PS
6. Verbrauch: ca. 25 l/100 Km
7. Aufbau: Überlandlinienbus
8. Länge: 11,74 m
9. Breite: 2,50 m
10. Höhe: 3,05 m
11. Leergewicht: 9600 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 17600 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 94 km/h
14. Sitzplätze: 52
15. Besonderheiten: ex. Deutsche Bundesbahn - noch ein echter Bahnbus



33

AND Dortmund

1. Ausführung: MAN SL 200
2. Baujahr: 1986
3. Motor: MAN 2866 UH
4. Hubraum: 11884 ccm
5. Leistung: 240 PS
6. Verbrauch: ca. 25 l/100 Km
7. Aufbau: Stadtbus
8. Länge: 11280 mm
9. Breite: 25000 mm
10. Höhe: 2900 mm
11. Leergewicht: 9300 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 17600 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 84 km/h
14. Sitzplätze: 42
15. Besonderheiten: Dieser MAN-Stadtlinienomnibus des Typs SL 200 wurde im Sommer 2007 von der Firma Look-Busreisen aus Kleve am Niederrhein übernommen. Für die AND e.V. ist das von seinem Typ her interessante Fahrzeug ein weiterer Zeitzeuge bei der Entwicklung des Standardomnibusses.



34

Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft Wuppertal

1. Ausführung: MAN SG 192
2. Baujahr: 1975
3. Motor:
4. Hubraum:
5. Leistung: 220 KW
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Sonder KFZ Bautruppwagen
8. Länge: 9350 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 3600mm
11. Leergewicht: 10530 kg
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit:
14. Sitzplätze: 70 km/h
15. Besonderheiten:



35

Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft Wuppertal

1. Ausführung: Büssing BS 110 V
2. Baujahr: 1970
3. Motor:
4. Hubraum:
5. Leistung: 115 KW
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 11270 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 3000 mm
11. Leergewicht: 7790 kg
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit:
14. Sitzplätze:
15. Besonderheiten:



36

Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft Wuppertal

1. Ausführung: Daimler-Benz O 305
2. Baujahr: 1985
3. Motor:
4. Hubraum:
5. Leistung: 177 KW
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 11110 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 2950 mm
11. Leergewicht: 8900 kg
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit: 76 km/h
14. Sitzplätze:
15. Besonderheiten:



37

Bremer Straßenbahn

1. Ausführung: Borgward B 1500 D
2. Baujahr: 1953 restauriert 1978
3. Motor: Mercedes-Benz Diesel
4. Hubraum: 1755 ccm
5. Leistung: 32 kw
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Pollmann Bremen
8. Länge: 5400 mm
9. Breite: 2000 mm
10. Höhe: 2500 mm
11. Leergewicht: 2060 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 3065 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 75 km/h
14. Sitzplätze: 14
15. Besonderheiten: keine



38

Bundesverband Unabhängiger Postbusfahrer 1980 e.V.

1. Ausführung: Daimler-Benz O 317 K
2. Baujahr: 1968
3. Motor: 6-Zylinderm Unterflur
4. Hubraum: 10735 ccm
5. Leistung: 210 PS
6. Verbrauch: 25 Liter
7. Aufbau:
8. Länge: 12500 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 3300 mm
11. Leergewicht: 9045 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 16000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 77 km/h
14. Sitzplätze: 56
15. Besonderheiten: Von 1968 bis 1976 befuhr der Omnibus Linienverkehr um den Tegernsee. Nach einer Umbauzeit von drei Monaten wurde der Postomnibus vom Fernmeldeamt München zum Messe- und Informationsbus umgerüstet. 1989 wurde der ausgemusterte Postbus dem Bundesverband Unabhängiger Postbusfahrer 1980 e.V. erworben.



39

IG-Verkehrsgeschichte

1. Ausführung: Mercedes-Benz O 305 G
2. Baujahr: 1981
3. Motor: Mercedes-Benz OM 407 H mit Turbolader
4. Hubraum: 11334 ccm
5. Leistung: 206 kW
6. Verbrauch: ca. 30-40l
7. Aufbau: Werksaufbau Mercedes-Benz
8. Länge: 17, 26 m
9. Breite: 2,50 m
10. Höhe: 2,94 m
11. Leergewicht: 132.000 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 172.000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 76 km/h
14. Sitzplätze: 50 + 1
15. Besonderheiten: Dieser Bus wurde im August 1981 an die Würzburger Straßenbahn ausgeliefert, wo er bis September 2001 ununterbrochen im Einsatz war. Anschließend übernahm ihn ein Busunternehmer aus der Rhön, der ihn bis Ende 2005 nutzte. Trotz der großen produzierten Anzahl und seiner Robustheit sind Busse diesen Typs in Deutschland nur noch in geringen Stückzahlen vorhanden.



40

Kerschner Reisen

1. Ausführung: Steyr-Daimler-Puch 380q
2. Baujahr: 1955
3. Motor: 4-Zylinder-Diesel
4. Hubraum: 5320 ccm
5. Leistung: 90 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 8250mm
9. Breite: 2400mm
10. Höhe: 2950 mm
11. Leergewicht: 5300 Kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 18600 Kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
14. Sitzplätze:
15. Besonderheiten: Von 1955 bis 1963 Einsatz im Reiseverkehr, von 1963 bis 1978 Einsatz im Linienverkehr. In den Jahren 1978 bis 1987 stand das Fahrzeug auf dem Schrottplatz, wurde dann in den Jahren 1987 bis 1990 restauriert und steht heute als Oldtimer für Ausflugsfahrten zur Verfügung.



41

Kerschner Reisen

1. Ausführung: Mercedes-Benz O 321 H
2. Baujahr: 1964
3. Motor: 6-Zylinder-Diesel
4. Hubraum: 5675 ccm
5. Leistung: 126 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 9300mm
9. Breite: 2500mm
10. Höhe: 3000 mm
11. Leergewicht: 6450 Kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 10150Kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
14. Sitzplätze:
15. Besonderheiten: Von 1964 bis 1971 Einsatz im Reiseverkehr, von 1971 bis 1988 Einsatz im Linienverkehr. In den Jahren 1988 bis 1990 wurde das Fahrzeug restauriert und steht heute als Oldtimer für Ausflugsfahrten zur Verfügung.



42

infra fürth verkehr gmbh

1. Ausführung: EvoBus Citaro 0530 LE Ü, Kennzeichen FÜ-CT 310
2. Baujahr: 2007
3. Motor: OM 457 hLA
4. Hubraum: 11.967 ccm
5. Leistung: 260 kW/354 PS
6. Verbrauch: noch nicht bekannt
7. Aufbau: -
8. Länge: 12.400 mm
9. Breite: 2.550 mm
10. Höhe: 3.400 mm
11. Leergewicht: 11.570 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 18.000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
14. Sitzplätze: 42 einschl. Fahrer
15. Besonderheiten: Überlandzulassung, 100km/h-Zulassung, Klimaanlage, Gepäckablage, AHK, Skikofferhalter, Doppeltonfanfare, etc.

Leider kein
Bild verfügbar

43

Omnibusverkehr- Franken

1. Ausführung: Niederflur Gelenkbus 18 m, Erdgasantrieb (MAN)
2. Baujahr: 2006
3. Motor: E 2876 LUH 02 (EEV)
4. Hubraum: 12816 ccm
5. Leistung: 228 kW (310 PS)
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Gerippe Vierkantrohre, Stahlblech, Heck und Bug Kunststoff
8. Länge: 18 000 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 3300 mm
11. Leergewicht:
12. Zul. Gesamtgewicht: 28 t
13. Höchstgeschwindigkeit:
14. Sitzplätze: 60 + 1
15. Besonderheiten: Klapprampe, Kneeling, Dachkanalheizung, Fahrerklimaanlage



44

VAG Nürnberg

1. Ausführung: MAN-MP
2. Baujahr: 1939
3. Motor: MAN - D 2040
4. Hubraum:
5. Leistung: 120 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Stahlaufbau
8. Länge: 9500 mm
9. Breite: 2350 mm
10. Höhe:
11. Leergewicht: 7020 kg
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit:
14. Sitzplätze: 26
15. Besonderheiten: Fahrzeug war bis 1960 im Einsatz. Seit 1998 Museumsfahrzeug der VAG.



45

Reutlinger Stadtverkehr

1. Ausführung: Anhängerzug MAN/Göppel „Maxitrain“
2. Baujahr: 2004
3. Motor: MAN Diesel
4. Hubraum: 11967 ccm
5. Leistung: 228 kw
6. Verbrauch: ca. 50 l/100km
7. Aufbau: Zugfahrzeug MAN, Anhänger Göppel
8. Länge: Zuglänge 22870 cm
9. Breite: 2500 cm
10. Höhe: 2880 cm
11. Leergewicht: Zugfahrzeug 11500 kg, Anhänger 7050 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: Zugfahrzeug 18000 kg, Anhänger 14400 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 85 km/h
14. Sitzplätze: Zugfahrzeug 40 Sitze , Anhänger 34 Sitze
15. Besonderheiten: Erster Anhängerzug mit durchgehend niederflurigem Zugfahrzeug.



46

AG Traditionsbus Berlin

1. Ausführung: Daimler-Benz O 305, BVG Wagen 1986
2. Baujahr: 1984
3. Motor: DB OM 407hXI
4. Hubraum: 11400 ccm
5. Leistung: 200 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 11280 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 2952 mm
11. Leergewicht: 9000 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 16000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 76 km/h
14. Sitzplätze: 37
15. Besonderheiten:



47

AG Traditionsbus Berlin

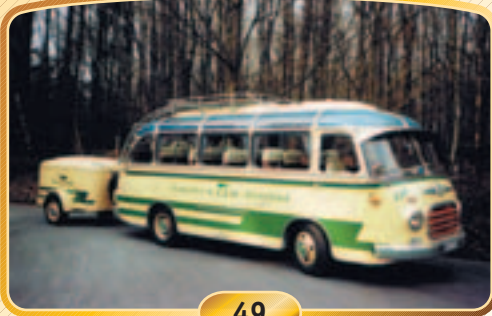
1. Ausführung: MAN SD 200 (Lübeck), Wagen LVG 14
2. Baujahr: 1983
3. Motor: MAN D 2566 MUH
4. Hubraum: 10988 ccm
5. Leistung: 192 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Waggon-Union
8. Länge: 11490 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 4000 mm
11. Leergewicht: 10600 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 16500 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 85 km/h
14. Sitzplätze: 91
15. Besonderheiten: Unterschiede zu den bauartgleichen Fahrzeugen der BVG Berlin; Fehlende Vordere Treppe zum Oberdeck zu Gunsten eines erweiterten höheren Sitzplatzangebotes, Verändertes 3-Gang Getriebe im Überlandverkehr



48

AG Traditionsbus Berlin

1. Ausführung: MAN SL 200, Wagen BVG 1376
2. Baujahr: 1975
3. Motor: MAN D 2566 MUH
4. Hubraum: 11100 cmc
5. Leistung: 192 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Waggon-Union
8. Länge: 11170 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 2935 mm
11. Leergewicht: 9350 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 16000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 74 km/h
14. Sitzplätze: 35
15. Besonderheiten: Fahrschuleinrichtung, Schaltwagen ZF Synchroma S4-90 (4 Gänge mechanisch)



49

Vestischer Reisedienst

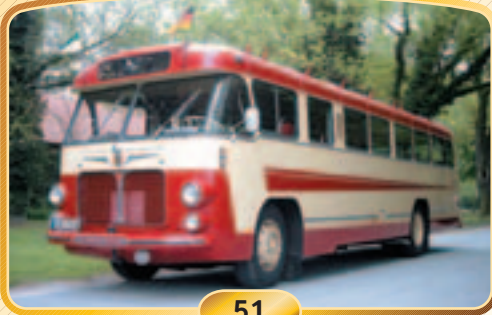
1. Ausführung: Reisebus Setra S6/ Gepäckanhänger
2. Baujahr: 1952
3. Motor: Henschel
4. Hubraum: 4070 ccm
5. Leistung: 85 PS
6. Verbrauch: 14 Liter
7. Aufbau: Setra
8. Länge: 6700mm
9. Breite: 2200mm
10. Höhe: 2870 mm
11. Leergewicht: 3875 Kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 5850 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
14. Sitzplätze: 20+1+1
15. Besonderheiten: Für damalige Verhältnisse ein Luxuspersonenbeförderungsmittel, das bezüglich der Ausstattung dem heutigen Reisetandard entspricht. Die Einzelsitzlehnen sind nach hinten verstellbar, die Einzelsitze am Mittelgang zur Seite verschiebbar. Der Bus hat vorne wie hinten Einzelradaufhängung, was sich auf die Federung und den Fahrkomfort positiv auswirkte.



50

Wolfsburger Verkehrs-GmbH

1. Ausführung: Scania (Bus) und Lanz+Marti (Anhänger)
2. Baujahr:
3. Motor: Scania
4. Hubraum: 8.970 ccm
5. Leistung: 221 KW
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 12 m (Bus) und 11,1 m (Anhänger)
9. Breite: 2,55 m
10. Höhe:
11. Leergewicht: 11750 kg (Bus) und 7000 kg (Anhänger)
12. Zul. Gesamtgewicht: 18000 kg (Bus) und 13000 kg (Anhänger)
13. Höchstgeschwindigkeit: 98 km/h
14. Sitzplätze: 42 (Bus) und 31 (Anhänger)
15. Besonderheiten:



51

Wolfsburger Verkehrs-GmbH

1. Ausführung: Scania-Vabis (Schweden)
2. Baujahr: 1966
3. Motor: D8R20
4. Hubraum: 7.800 ccm
5. Leistung: 103 kW / 140 PS
6. Verbrauch: Dieseldieselkraftstoff
7. Aufbau: Hägglund & Söhne
8. Länge: 10.300 mm
9. Breite: 2.460 mm
10. Höhe: 2.800 mm
11. Leergewicht: 7.790 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 12.190 kg
13. Höchstgeschwindigkeit:
14. Sitzplätze: 38
15. Besonderheiten: Umbau der vorderen Tür von links nach rechts wegen Wechsel von Links- auf Rechtsverkehr in Schweden im Jahre 1967



52

VAG Nürnberg

1. Ausführung: MAN NG 313 CNG
2. Baujahr: 2006 - 2007
3. Motor: I 2876 LUH 02
4. Hubraum: 12816 ccm
5. Leistung: 228 KW
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 17950 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 3260 mm
11. Leergewicht: 16750 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 28000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 78 km/h
14. Sitzplätze: 44 / 66 Stehplätze
15. Besonderheiten: Erdgasbus



53

VAG Nürnberg

1. Ausführung: Neoplan N 4407
2. Baujahr: 2003
3. Motor: D 0836 LOH 03
4. Hubraum: 6870 ccm
5. Leistung: 162 KW
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 8700 mm
9. Breite: 2300 mm
10. Höhe: 3000 mm
11. Leergewicht: 9000 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 13300 kg
13. Höchstgeschwindigkeit:
14. Sitzplätze: 17 / 8 Stehplätze
15. Besonderheiten: Midi - Bus



54

VAG Nürnberg

1. Ausführung: Neoplan N 4114 DE
2. Baujahr: 1998
3. Motor: MAN D 0826 LOH 18
4. Hubraum: 6900 ccm
5. Leistung: 191 KW
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 12000 mm
9. Breite: 2550 mm
10. Höhe: 3200 mm
11. Leergewicht: 12300 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 18000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 85 km/h
14. Sitzplätze: 26
15. Besonderheiten: Diesel-elektrischer Bus



55

Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn und VAG Nürnberg

1. Ausführung: MAN - SL 200
2. Baujahr: 1987
3. Motor: MAN -Erdgasmotor E 2866 DUH
4. Hubraum:
5. Leistung: 170 kW
6. Verbrauch:
7. Aufbau: selbsttragende Bauweise
8. Länge: 11515 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe:
11. Leergewicht: 10900 kg
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit: 78 km/h
14. Sitzplätze: 45
15. Besonderheiten: 1987 als Dieselbus, 1992 Umbau als Erdgasbus.
Im Sonderfahrten-Einsatz.



56

VAG Nürnberg

1. Ausführung: MAN - SL 200
2. Baujahr: 1980
3. Motor: D 2566 MUH / 192
4. Hubraum: 11000 ccm
5. Leistung: 141 KW / 192 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 11240 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe: 3010 mm
11. Leergewicht: 9850 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 16500 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
14. Sitzplätze: 45 / 53 Stehplätze
15. Besonderheiten: Fahrschulbus der VAG



57

VAG Nürnberg

1. Ausführung: Büssing Präfekt 12 D
2. Baujahr: 1969
3. Motor: Büssing U7D 156
4. Hubraum:
5. Leistung: 156 PS
6. Verbrauch: 27 Ltr
7. Aufbau: selbsttragende Röhrenbauweise
8. Länge: 10560 mm
9. Breite: 2500 mm
10. Höhe:
11. Leergewicht: 7800 kg
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit: 74 km/h
14. Sitzplätze: 30 / 46 Stehplätze
15. Besonderheiten: 15 Fahrzeuge an die VAG
3 Fahrzeuge an die Stadtwerke Fürth



58

Füller Motors

1. Ausführung: Daimler-Benz O 321H
2. Baujahr: 4/60
3. Motor: OM352
4. Hubraum: 5600 ccm
5. Leistung: 126PS
6. Verbrauch: ca.20l
7. Aufbau: Vetter-Fellbach
8. Länge: 10 m
9. Breite: 2,30 m
10. Höhe: 3,10 m
11. Leergewicht: 6,3t
12. Zul. Gesamtgewicht: 7,5t
13. Höchstgeschwindigkeit: 85 km/h
14. Sitzplätze: 6
15. Besonderheiten: Das Fahrzeug wurde bis 1968 im Überlandverkehr eingesetzt. Es wurde dann von der deutschsprachigen Rockband Guru-Guru gekauft und als Gruppenbus eingesetzt. 1992 habe ich den Bus übernommen und in siebenjähriger Arbeit restauriert.



59

Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn und Erlanger Stadtwerke

1. Ausführung: Krauss-Maffei KMS 120
2. Baujahr: 1959
3. Motor: MAN D 0026
4. Hubraum:
5. Leistung: 120 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau: Fahrzeugrahmen in selbsttragender Bauweise
8. Länge: 10000 mm
9. Breie: 2500 mm
10. Höhe:
11. Leergewicht: 6600 kg
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h
14. Sitzplätze: 32
15. Besonderheiten: Wurde von den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn 1999 gekauft und wiederaufbereitet.



60

Konrad Auwärter

1. Ausführung: Neoplan SH 30
2. Baujahr: 1952
3. Motor: Henschel
4. Hubraum: 6130 ccm
5. Leistung: 116 PS
6. Verbrauch: k.A.
7. Aufbau: Schweizer-Form
8. Länge: 9560 mm
9. Breite: 2300 mm
10. Höhe: 2800 mm
11. Leergewicht: k.A.
12. Zul. Gesamtgewicht: k.A.
13. Höchstgeschwindigkeit: k.A.
14. Sitzplätze: 32 + 1+ 1
15. Besonderheiten: Der Neoplan SH30 mit der Chassie-Nr. 5652 wurde 1956 gebaut und war der 52. gefertigte Neoplan von Gottlob Auwärter. Es war die Schweizer Form mit folgenden Merkmalen: 2,30 m Breite, Rechtssteuerung, jede Seitenscheibe zum Herunterkurbeln, Lüftung über einem Deckenkanal, Lufteintritt an der Dachklappe. Dieser Fahrzeugtyp wurde etwa 25 mal gebaut.



61

Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein

1. Ausführung: Magirus-Deutz, Saturn II
2. Baujahr: 1962
3. Motor: KHD F6 L714
4. Hubraum: 9500 ccm
5. Leistung:
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge:
9. Breite:
10. Höhe:
11. Leergewicht: 7125 kg
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit: 97 km/h
14. Sitzplätze: 43
15. Besonderheiten: 1997 übernahm die VHH das Fahrzeug, restaurierte es von Grund auf und besitzt nun einen der wenigen noch erhaltenen Reisebusse der SATURN-Reihe.



62

Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein

1. Ausführung: Mercedes-Benz O 305
2. Baujahr: 1984
3. Motor: OM 407
4. Hubraum: 11334 ccm
5. Leistung:
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge:
9. Breite:
10. Höhe:
11. Leergewicht: 8850 kg
12. Zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit: 87 km/h
14. Sitzplätze: 45
15. Besonderheiten: Der Wagen repräsentiert die Epoche der ersten Standardbusse (VÖV-Typ I) in West-Deutschland. 1968 wurden die ersten dieser wagen bei der VHH in betrieb genommen. Bis 1984 wurde der „VÖV-I“ produziert. Erst Mitte der achtziger Jahre wurde die Bauart durch eine Weiterentwicklung abgelöst.



63

Omnibusclub München

1. Ausführung: MAN / Göppel 890 UG M 16 A, Stadtlinien-Gelenkbus
2. Baujahr: 1965
3. Motor: MAN D 2156 HMXU
4. Hubraum: 10 L
5. Leistung: 192 PS
6. Verbrauch: ca. 45 L / 100 km/h
7. Aufbau: MAN und Göppel
8. Länge: 16,60 m
9. Breite: 2,50 m
10. Höhe: 3,10 m
11. Leergewicht: 12,3 t
12. Zul. Gesamtgewicht: 23,8 t
13. Höchstgeschwindigkeit: 62 km/h (2- Gang-Automatik)
14. Sitzplätze: 52
15. Besonderheiten: ältester existierender MAN-Gelenkbus



64

Münchner Verkehrsgesellschaft

1. Ausführung: MAN Lion's City G, Stadtlinien-Gelenkbus
2. Baujahr: 2007
3. Motor: MAN D 2066
4. Hubraum: 10 L
5. Leistung: 310 PS
6. Verbrauch: k.A.
7. Aufbau: MAN
8. Länge: 17,95 m
9. Breite: 2,50 m
10. Höhe: 2,94 m
11. Leergewicht: 16,9 t
12. Zul. Gesamtgewicht: 28 t
13. Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
14. Sitzplätze: 48
15. Besonderheiten: CRT-Sintermetallfilter, Klapprampe, Kneeling, Klimaanlage, TFT-Bildschirm



65

Evo Bus

1. Ausführung: Integro – MA-BY 162
2. Baujahr: 2007
3. Motor: OM 457 (h)LA
4. Hubraum: 11967 ccm
5. Leistung: 260kW / 354 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 12,14 m
9. Breite: 2,55 m
10. Höhe: 3,35 m
11. Leergewicht: 12310kg
12. zul. Gesamtgewicht: 18000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
14. Sitzplätze: 54
15. Besonderheiten:



66

Evo Bus

1. Ausführung: Oldtimer O 6600 – MA-YM 254H
2. Baujahr: 1954
3. Motor:
4. Hubraum: 8276 ccm
5. Leistung:
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 11,15 m
9. Breite: 2,47 m
10. Höhe: 2,8 m
11. Leergewicht:
12. zul. Gesamtgewicht:
13. Höchstgeschwindigkeit: 80
14. Sitzplätze: 33
15. Besonderheiten:



67

Evo Bus

1. Ausführung: Citaro 12 m – MA-DY 562
2. Baujahr: 2006
3. Motor: OM 457 (h)LA
4. Hubraum: 11967 ccm
5. Leistung: 260kW / 354 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 12 m
9. Breite: 2,55 m
10. Höhe: 3,1 m
11. Leergewicht: 11810 kg
12. zul. Gesamtgewicht: 18000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
14. Sitzplätze: 33
15. Besonderheiten:



68

Evo Bus

1. Ausführung: Citaro LE-Ü – MA-LK 890
2. Baujahr: 2005
3. Motor: OM 457 (h)LA
4. Hubraum: 11967 ccm
5. Leistung: 220kW / 299 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 12,04 m
9. Breite: 2,55 m
10. Höhe: 3,4 m
11. Leergewicht: 11665 kg
12. zul. Gesamtgewicht: 18000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
14. Sitzplätze: 42
15. Besonderheiten:



69

Evo Bus

1. Ausführung: Citaro Kurz – MA-BY 694
2. Baujahr: 2007
3. Motor: OM 906 (h)LA
4. Hubraum: 6374 ccm
5. Leistung: 210kW / 279 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 10,5 m
9. Breite: 2,55 m
10. Höhe: 3,1 m
11. Leergewicht: 10750kg
12. zul. Gesamtgewicht: 18000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 95 km/h
14. Sitzplätze: 28
15. Besonderheiten:



70

Üstra Hannover

1. Ausführung: Solaris Urbino 12
2. Baujahr: 2006
3. Motor: 6 Zylinder Diesel
4. Hubraum: 9,2l
5. Leistung: 250 PS
6. Verbrauch: 30l
7. Aufbau: Solaris
8. Länge: 12m
9. Breite: 2,55m
10. Höhe: 2,85m
11. Leergewicht: 10,5t
12. Zul. Gesamtgewicht: 16t
13. Höchstgeschwindigkeit: 88 km/h
14. Sitzplätze: 32
15. Besonderheiten: Fahrgast TV, elt. Rampe, 3Türen



71

Üstra Hannover

1. Ausführung: MAN SG 192
2. Baujahr: 1980
3. Motor: MAN Diesel
4. Hubraum:
5. Leistung: 162 KW
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge:
9. Breite:
10. Höhe:
11. Leergewicht: 12 800 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 23 100 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h
14. Sitzplätze: 51
15. Besonderheiten:



72

Schmetterling Reisen

1. Ausführung: SETRA S431DT
2. Baujahr: 2003
3. Motor: MB OM 502 LA
4. Hubraum: 15928
5. Leistung: 370 kW
6. Verbrauch: ca. 33 Liter / 100 km
7. Aufbau: selbsttragender Gitterrohrrahmen in Ringspanntentechnik nach ECE-R 66
8. Länge: 13,89 m
9. Breite: 2,55 m
10. Höhe: 4,00 m
11. Leergewicht: 19,3 t
12. Zul. Gesamtgewicht: 26 t
13. Höchstgeschwindigkeit: 100
14. Sitzplätze: 85
15. Besonderheiten: Doppelstockbus in 4 **** Sterne Ausführung; ZF AS-tronic Getriebe



73

Evo Bus

1. Ausführung: CapaCity – MA-XI 145
2. Baujahr: 2006
3. Motor: OM 457 (h)LA
4. Hubraum: 11967 ccm
5. Leistung: 260kW / 354 PS
6. Verbrauch:
7. Aufbau:
8. Länge: 19,54 m
9. Breite: 2,55 m
10. Höhe: 3,1 m
11. Leergewicht: 19330kg
12. zul. Gesamtgewicht: 32000 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 91 km/h
14. Sitzplätze: 48
15. Besonderheiten:



74

Ansbacher Bäder und Verkehrs GmbH

1. Ausführung: EvoBus O 530 Citaro
2. Baujahr: 2006
3. Motor: OM 906 hLA, EURO 3
4. Hubraum: 6374 ccm
5. Leistung: 210 kW (285 PS)
6. Verbrauch: 40 l/100 km
7. Aufbau: Niederflrbus, 2 Achsen, 2 Türen
8. Länge: 12000 mm
9. Breite: 2550 mm
10. Höhe: 3100 mm
11. Leergewicht: 10625 kg
12. Zul. Gesamtgewicht: 17400 kg
13. Höchstgeschwindigkeit: 95 km/h
14. Sitzplätze: 35
15. Besonderheiten: CRT- Abgasreinigungsanlage, elektronische Haltestellenansage, Kneeling, Fahrgast-TV



75

Rheinbahn Düsseldorf

1. Ausführung: Büssing „Schnauzenbus“
2. Baujahr: 1929
3. Typ: VI GLn 28
4. Sitzplätze: 28
5. Stehplätze: 10
6. Besonderheiten Schon ab 1926 wurde dieser Fahrzeugtyp von der damaligen "Rheinischen Kraftwagenengesellschaft" auf der Strecke Düsseldorf - Solingen - Remscheid eingesetzt. 2001 gelang es der Rheinbahn, Überreste dieses Busses zu erwerben. Er bestand damals aus dem "nackten" Fahrgestell mit "Schnauze", dem Motor und dem Fahrersitz.
Eine motivierte Truppe von Junghandwerkern, Auszubildenden und vielen weiteren Werkstattmitarbeitern der Rheinbahn hat in rund 2.000 Arbeitsstunden aus den 77 Jahre alten Resten einen fahrtüchtigen, originalgetreuen Oldtimer gebaut, der nun für Spezialfahrten eingesetzt wird.



76

Rheinbahn Düsseldorf

1. Ausführung: MAN SG 192
2. Baujahr: 1975
3. Sitzplätze:
4. Besonderheiten: Beim Typ SG 192 handelt es sich um Gelenkwagen mit echten Nachläufern, das heißt, angetrieben sind die Räder mit Hilfe der Mittelachse, im Gegensatz zum heute gebräuchlichen Schubgelenkbus, wo die hintere Achse den Bus quasi "schiebt".
Lange Zeit befand er sich, zwecks Komplettaufarbeitung in der Rheinbahn-Hauptwerkstätte Heerdt, wofür er seiner Außenhülle komplett entledigt wurde. Diese Fahrzeug wurde durch Rheinbahn-Junghandwerker in zweijähriger, liebevoller Arbeit komplett saniert. Der Bus ist nun fertig gestellt und als „Oldi“ angemeldet.



77

Rheinbahn Düsseldorf

1. Ausführung: MAN Lion's City
2. Baujahr: 2007
3. Sitzplätze: 34
4. Besonderheiten: Im Dezember 2006 erhielt der Rheinbahn ein erstes Vorserienexemplar des äußerlich überarbeiteten Niederflurtyps „Lion's City“ mit der Bezeichnung NL 283, Serienlieferung ab Frühjahr 2007. Erstmals bei Stadtbussen der Rheinbahn wurde zur besseren Belüftung eine Klimaanlage eingebaut. Es sind die ersten MAN-Fahrzeuge im Wagenpark der Rheinbahn, die mit einem stehenden Motor und der Euro 5-Abgasnorm ausgerüstet wurden. Ebenfalls neu ist die Verwendung eines zweistufigen Turboladers und die Common-Rail-Technik. Auf diese Weise wird ein besserer Wirkungsgrad des Kraftstoffes bei gleichzeitiger Senkung der Schadstoffemissionen ermöglicht. Ebenfalls erstmalig bei Niederfleromnibussen wurde die Hinterachse nur einfach bereift, wodurch der Innenraum im Fahrzeugheck neu gestaltet werden konnte. Zur besseren Fahrgastinformation und zur Verringerung des Wartungsaufwandes wurde statt der bisherigen Dot-Matrix eine Ziel- und Linienanzeige in LED-Technik verwendet.



78

Rheinbahn Düsseldorf

1. Ausführung: MAN 750 HO
2. Baujahr: 1969
3. Sitzplätze:
4. Besonderheiten: Dieser Bus gehört zu den letzten Vertretern nicht standardisierter Omnibustypen für Verkehrsbetriebe. Bei der Rheinbahn war er in den siebziger Jahren in großen Stückzahlen vorhanden. Der "8921" wurde 1980 zum Behindertenbus umgebaut und 1996 in den Oldtimerwagenpark der Rheinbahn integriert. Seitdem ist er auch für Transfers anmietbar.

Dank

Beim Busfestival kann die Stadt Fürth auf zuverlässige Unterstützung zählen. Zahlreiche Helfer der VAG Nürnberg wickeln an dem Veranstaltungswochenende nicht nur den regulären Busbetrieb ab, sondern sammeln auch den Spendeneuro für die Restaurierung der BR 45 010.

Ein besonderer Dank gilt Kurt Gottschalk und Thomas Kübler von den Nürnberg-Fürther Straßenbahnfreunden, die mit bemerkenswerter Ausdauer die Einsatzpläne für die Gastbusse an dem Veranstaltungswochenende erarbeitet haben. Durch ihren Einsatz ist es möglich, dass auf Fürther Straßen bisher nie gesehene Fahrzeuge den Linienbetrieb teils ersetzen und Sonderfahrten angeboten werden können.

Ein herzliches Dankeschön gilt auch Klaus Dieregweiler von der infra fürth verkehr gmbh, der dieses Projekt von Anfang an begleitet hat und somit als einer der Initiatoren des Eisenbahn- und Busfestivals „Ankunft: Eisenbahnstadt Fürth“ bezeichnet werden kann.

Lok- und Zugschau

Vom Adler bis zur modernen Weltrekordbahn: Beim Fürther Eisenbahnfestival können Sie Loks und Waggon folgender Teilnehmer bewundern:

Fett/Rot gedruckte Fahrzeuge nehmen an der Zugparade teil.

Ostsächsische Eisenbahnfreunde	Dampflokom 52 8080-5
Bayerischer Lokalbahnverein	Dampflokom TAG 7
S-Bahn München	Triebwagen ET 420
Dampfbahn Fränkische Schweiz	Diesellokom V 36 Triebwagen VT 70 Dampflokom 64 491 Dampflokom und 3 historische Güterwagen
Bahnpark Augsburg	Diesellokom BB 36 02 Dampflokom 93 1410 Dampflokom 41 018
DB Museum Koblenz	Ellokom 184 003 Ellokom E 50 091 Ellokom E 40 128 Ellokom E 10 348 Ellokom 113 311 Ellokom E 41 001
DB Museum Halle	Ellokom 155 001 Dampflokom 03 1010 Ellokom E 11 001 Ellokom E 42 255 Ellokom E 18 047
DB Museum Nürnberg	Dampflokom 45 010 Ellokom E 44 001 Ellokom E 10 002 Nachbau des „Adlers“ (nicht betriebsfähig)
Dresden	Ellokom E 7710
Dampflokomtradition Oberhausen	Dampflokom 41 360
Bayerische Oberlandbahn	Triebwagen Integral (VT 609)
Regentalbahn	Triebwagen VT 07 Steuerwagen VS 28
Westfalenbahn	Triebwagen ET 427 Flirt
Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein	Ellokom 41 228 MoBaTrain mit 2 Modellausstellungswagen
Fränkische Museumseisenbahn	Dampflokom 52 8195 Diesellokom V 60 11011
Pfalzbahn	Triebwagen VT 98 (3-teilig) Ellokom E 94 051-9
Freunde 212	Diesellokom 212 062
Museumseisenbahn Hamm	Diesellokom V 200 135
Iron Monument Club Pilsen	Dampflokom 475 111
Siemens	Ellokom Rekord-Taurus BR 1216 Siemens/ÖBB
Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost	2 Postwagen

Sonderfahrten Bahn

Rundfahrten mit der **Dampflokomotive 70 083** und der **E 69 05** des Bayerischen Localbahnvereins

Strecke: Fürth Hbf. – Nürnberg Hbf. – Nürnberg Rangierbahnhof – Fürth Hbf.
(Das Verlassen des Zuges ist während der Fahrt nicht möglich)

Fahrkarten: Erwachsene 5,- €, Kinder bis 12 Jahre 2,50 € (Verkauf am Infostand am Hauptbahnhof Fürth)

Fahrplan (Samstag und Sonntag)

Fürth Hbf. ab	Fürth Hbf. an	mit Zug
09.55	11.05	Ellok E 69 05
10.55	11.50	Dampflokomotive 70 083
12.00	13.05	Ellok E 69 05
12.55	13.46	Dampflokomotive 70 083
14.00	15.05	Ellok E 69 05
14.55	15.40	Dampflokomotive 70 083
16.00	17.06	Ellok E 69 05
16.55	17.40	Dampflokomotive 70 083



**Kombifahrt
Bus / Bahn**

Fahrten mit der **„Ferkeltaxe“ (772 413)** der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde

Strecke: ● Einfachfahrt Fürth Hbf. – Nürnberg Nordostbahnhof + Rückfahrt mit dem Bus zum Veranstaltungsgelände
oder
● Hinfahrt mit dem Bus ab Veranstaltungsgelände/infra fürth + Einfachfahrt Nürnberg Nordostbahnhof – Fürth Hbf
(Das Verlassen des Zuges ist während der Fahrt nicht möglich)

Fahrkarten: Erwachsene 5,- €, Kinder bis 12 Jahre 2,50 €

- Für Fahrten ab Fürth Hbf.: Verkauf am Infostand am Hauptbahnhof Fürth
- Für Fahrten ab Nbg. Nordostbahnhof: Verkauf auf dem Veranstaltungsgelände

Fahrplan (Samstag und Sonntag)

	infra fürth ab (Bus)	Fürth Hbf. ab (Zug)	Nbg. Nordost- bahnhof an	Nbg. Nordostbahnhof ab (Zug)	Fürth Hbf. an (Zug)	infra fürth an (Bus)
1	09.20*		09.50	10.05	10.34	
2		09.30**	09.57		10.10	10.40
3	10.30*		11.00	11.15	11.42	
4		10.40**	11.07		11.20	11.50
5	11.40*		12.10	12.26	12.52	
6		11.50**	12.18		12.30	13.00
7	12.50*		13.20	13.35	14.07	
8		12.58**	13.26		13.40	14.10
9	14.05*		14.35	14.50	15.16	
10		14.15**	14.42		14.55	15.25
11	15.15*		15.45	16.00	16.26	
12		15.28**	15.54		16.05	16.35
13	16.20*		16.50	17.07	17.33	
14		16.33**	17.00		17.10	17.40

* Fahrkarten und Abfahrt am Veranstaltungsgelände/infra fürth, Richard-Wagner-Str. / Ecke Humbserstr.

** Fahrkarten und Abfahrt an Fürth Hauptbahnhof



Planfahrten mit dem „Stuttgarter Rössle“

Samstag und Sonntag auf der Strecke der Rangaubahn nach regulärem Fahrplan der R 11:
Fürth (Bay) Hbf – Westvorstadt – Dambach – Alte Veste – Zirndorf –
Kneippallee – Weiherhof – Egersdorf – Cadolzburg

Aktuelle Fahrzeiten liegen an den Eingängen zum Veranstaltungsgelände aus!

Fahrzeit einfach bis Cadolzburg: ca. 25 Min., Fahrkarten am Automaten des VGN (Preisstufe 3+T)



Am Sonntag, 16. September 2007 wird das **„Stuttgarter Rössle“** bei den Fahrten nach Cadolzburg von der **Dampflokomotive 52 8195** der Fränkischen Museums-Eisenbahn unterstützt.

Es handelt sich hierbei aber um keine Planfahrt, sondern um Sonderfahrten. Karten erhalten Sie am Bahnhofsvorplatz.

Fürth Hbf. ab	Cadolzburg an	Cadolzburg an	Fürth Hbf. an
9.00	9.25	9.45	10.25
11.00	11.25	11.50	12.25
13.00	13.25	13.50	14.25
15.00	15.25	15.50	16.25

Karten kosten 5 €, Kinder bis 12 Jahre 2,50€



Sonderfahrten Bus

Themenfahrten

Neben Fahrten mit historischen Zügen werden auch Themenfahrten mit Oldtimerbussen in Fürth angeboten.
Abfahrt ist an der Veranstaltungsfläche infra fürth verkehr (Humbserstraße).

Samstag, 15. und Sonntag, 16. September 2007:

- 10 bis 11.30 Uhr:** Straßenbahn Fürth
- 12 bis 13.30 Uhr:** Stadtrundfahrt
- 14 bis 15.30 Uhr:** Flughäfen
- 16 bis 17.30 Uhr:** Straßenbahn Fürth

Karten kosten 3 € und Kinder bis 12 Jahre frei.



Kleine Rundfahrten um das Ausstellungsgelände und zum Hauptbahnhof Fürth mit historischen Bussen:

Samstag, 15. und Sonntag, 16. September 2007:

Ab 9.30 bis 17 Uhr, alle 30 Minuten.
Abfahrt ist an der Veranstaltungsfläche infra fürth verkehr (Humbserstraße).

Die Fahrt kostet 1 €, Kinder sind frei.



Modelle

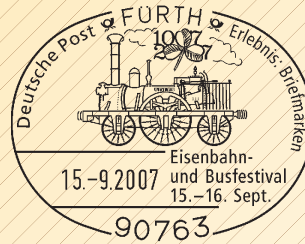
Folgende Sondermodelle der infra fürth verkehr gmbh gibt es am Stand der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahnfreunde e.V. in den Hallen des Busbetriebshofes zu kaufen.

1.) Wg. 362 U-Bahnbus in Acrylbox, Citaro O 530 G	34,90 €	
2.) Wg. 340 + Wg. 362 Box Eigenwerbung infra, Citaro O 530/ O 530 G	71,90 €	
3.) Wg. 365 "Black Box" Eigenwerbung infra, Citaro O 530 G Ü-Front	34,90 €	
4.) Wg. 833 Historischer Bus Bj. 1972 MAN SL 192 mit oder ohne Werbung <i>Kleinserienmodell</i>	90,00 €	
5.) Wg. 344 Freizeitpark Schloss Thum Citaro O 530	66,90 €	
6.) Wg. 399 Eigenwerbung infra, Travego M	26,70 €	
7.) Wg. 361 Adler-1000 Jahre Fürth Citaro O 530 G	29,50 €	
8.) MAN MP mit Anhänger in Holzbox <i>Kleinserienmodell</i>	109,90 €	
9.) Wg. 368 DSG "Der Profi am Steuer" Citaro O 530 G	31,90 €	
10.) Wartehalle Typ "Fürth" Inkl. Aufkleber	16,00 €	
11.) Güterwagen-Set Roco H0 1:87, bestehend aus 2 Waggons als Bahnhofswagen Vorbilder stehen aktuell im "Zirndorfer Güterbahnhof" des Hbf. Fürth	44,90 €	
12.) Schienenbus-Motorwagen Herst. Fleischmann H0 1:87 BR VT 95, Ep.III Voraussichtlich ab August lieferbar Originaltriebwagen der Rangaubahn mit hist. belegter Betriebsnummer und Linienziel, BW Nürnberg 1	109,90 €	

Änderungen vorbehalten!

Was Sie sonst noch wissen sollten...

Die Deutsche Post ist in den Hallen des Busbetriebshofs mit einem eigenen Stand vertreten, an dem Sie sich einen – extra für die Veranstaltung gefertigten – Sonderstempel abholen können.



Auch abseits der Gleise können Sie in Fürth was erleben...

Der Lokschuppen in der Hallstr. 6 hat am 15. September von 9 bis 18 Uhr und am 16. September von 11 bis 18 Uhr für Sie geöffnet.

Sonderausstellung der Firma "Preiser" auf 40qm mit Schaukästen und Dioramen, Sonderaktion auf Preiserfiguren!

Die unten aufgeführten Artikel wurden EXKLUSIV produziert:
Exklusive **Sonderwagen "Humbser" Brauerei Fürth**

Spur H0 25,95€ nur 200 Stück
Spur N 24,95€ nur 200 Stück



Exklusives **"Humbser" Brauerei-Pferdegespann** von der Firma Preiser nach Original Bildern aus der Gustav-Straße in Fürth.
Spur H0 29,95€ nur 200 Stück



Oder Sie machen eine Erkundungstour durch Fürth

Fürth ist nicht Ankunftsstadt des Adlers..., sondern auch Denkmalstadt. Wenn Sie das Fürth neben den Gleisanlagen entdecken möchten, dann lassen Sie sich durch die Stadt führen!

Denk - mal - stadt Fürth: Bauschönheiten in den Prachtstraßen

Dieser Spaziergang führt Sie zu den zwei Prachtstraßen der Stadt aus der Gründerzeit: Königswarterstraße und Hornschuchpromenade. Sie gehören zu den Schönsten in Fürth. Zwischen Luisen- und Jakobinenstraße errichtete die Oberschicht hier zwischen 1883 und 1904 repräsentative, herrschaftliche Häuser im Historismus und Jugendstil. Schon die großzügige Anlage als Promenade ist einmalig in Fürth. Dass auf dem grünen Mittelstreifen damals die Ludwigseisenbahn fuhr, war ein Beweis für Aufgeschlossenheit und Modernität. An den üppig verzierten Fassaden dieser Häuser zeigt sich der Reichtum seiner Besitzer.

Termine: 15. September/16. September

Uhrzeit: 14.00 Uhr

Treffpunkt: Ecke Hornschuchpromenade und Luisenstraße (Luisenanlage)

Plätschernde Brunnen erzählen Geschichten

Brunnen sind nicht einfach nur Becken mit sprudelndem Wasser, Brunnen sind Lebenselixier auf Plätzen und in Parks. Sie erzählen Geschichten aus ihrer Zeit, wie der Nathansbrunnen, der auf einen Besuch von König Ludwig II zurückgeht oder der Fontänenbrunnen im Stadtpark, der anlässlich der Gartenschau 1951 entstanden ist. Lassen Sie sich von den vielen kleinen und großen, oft versteckten Brunnen in der Stadt verzaubern ... und erfrischen.

Termin: 16. September

Uhrzeit: 14.00 Uhr

Treffpunkt: Grüner Markt, Gauklerbrunnen

Preise:

Erwachsene 6,00 €, Kinder bis 12 Jahre in Begleitung Erwachsener frei.

Tourist-Information Fürth

Bahnhofplatz 2 • 90762 Fürth

Tel.: 0911 / 74 066 15 • Fax: 0911 / 74 066 17

Lageplan



Der Veranstaltungsbereich

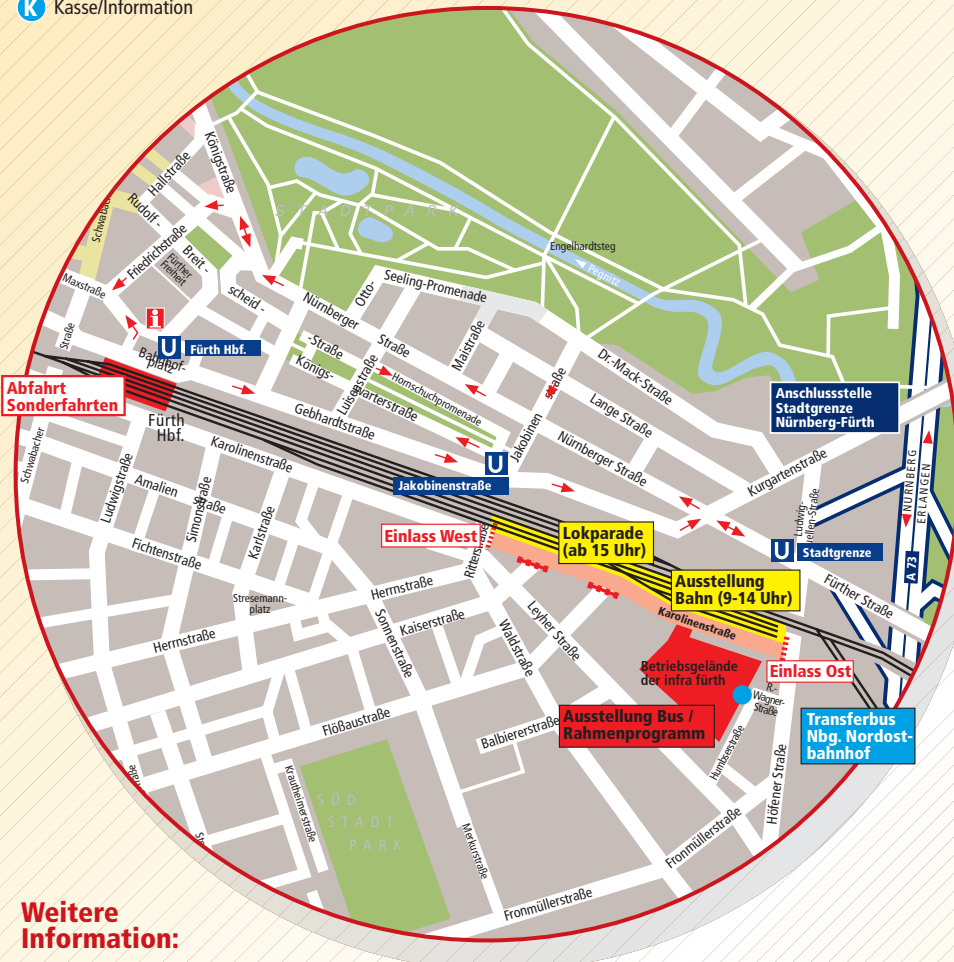
Auf dem Betriebsgelände der **infra fürth verkehr gmbh** finden Sie

- 1 Ausstellung Busse
- 2 Kinderhüpfburg ChooChooTrain
- 3 Info- und Verkaufsstände/ Modelleisenbahnen
- 4 Theater Pflütze
- 5 Ausstellung „Alles was Dampf macht“
- X WC

Transferbus nach Nbg. Nordostbahnhof für Sonderfahrten mit der „Ferkeltaxe“

- H Haltestelle
- K Kasse/Information

Die Benutzung von Bussen und der U-Bahn im Stadtgebiet Fürth (Preisstufe K) ist am Samstag, 15., und Sonntag, 16. September von 9 bis 18 Uhr kostenlos!
Pro Tag und Person wird jedoch ein Spenden-Euro erbeten, der dem DB Museum zugute kommt!



Weitere Information:

F Freizeitinfos Fürth und Umgebung, Zimmerreservierung, Stadtführungen:

Tourist-Information Fürth, Bahnhofplatz 2, 90762 Fürth, Tel. 0911 / 740 66 15, tourist-info@fuerth.de, Mo-Fr 10-18 Uhr, Sa 10-13 Uhr (**Sa, 15.9. und So, 16.9.** von 9-18 Uhr geöffnet)

Bei Fragen zum öffentlichen Nahverkehr (Fahrpläne/Verbindungen) hilft Ihnen das VAG-Service-Telefon weiter: 0911 / 283-4646

IdeenRaum

Themenpartner



Programm- und Eventpartner



Danke der VAG Nürnberg für die Unterstützung!

Hauptpartner Besonderen Dank der IHK Kulturstiftung der mittelfränkischen Wirtschaft, der Leupold Stiftung, der Nathan Stiftung und dem Sozialwerk Sack.



Medienpartner



DANKE allen, die das Fürther Stadtjubiläum unterstützen, vor allem den städtischen Hilfskräften, insbesondere BRK, DLRG, FFW, THW und vielen mehr!



Herausgegeben von der Stadt Fürth, Projektbüro Stadtjubiläum 2007, 90744 Fürth, V.i.S.d.P. Walter Landgraf
Layout: Christian Scharvogel, www.scharvogel-grafikdesign.de | Druck: Druckerei Fleißa, 90763 Fürth | Änderungen vorbehalten | 09/2007 | Bildnachweis: Aussteller, DB Museum, BMPA Fürth
Herzlicher Dank an alle Teilnehmer, die für diesen Katalog Fotos und Daten zur Verfügung gestellt haben.