



F M E – J o u r n a l II/2010

Kurznachrichten aus dem Alltag der Vereinsarbeit

Liebe Mitglieder und Freunde der FME!

Komme ich angesichts des 25-Jahre-Jubiläums mit „Frauen und Männern der 1. Stunde“ der FME ins nostalgische Gespräch, wird mir klar, welch' unglaubliche Erfolge diese gemeinnützige Vereinigung von ehrenamtlich-aktiven und fördernden Mitgliedern von 1985 bis heute errungen hat! Zur Gründungszeit der FME herrschte so etwas wie Aufbruchstimmung für „erlebte Eisenbahngeschichte“ – wohl ausgelöst vom damaligen 150-Jahre-Jubiläum der Eisenbahn auf deutschem Boden. Für diesen Festakt hätte die damalige Deutsche Bundesbahn wenig historischen Fuhrpark aufweisen können, wären nicht die schon existierenden Eisenbahnvereine eingesprungen. Nostalgie schlug teils in Euphorie um und ließ neue Vereine entstehen. Viele haben inzwischen aufgeben müssen, haben es nicht geschafft, einsatzfähige Schienenfahrzeuge zu erwerben oder aufzuarbeiten. Hauptgrund dafür sind natürlich die damit verbundenen immensen Kosten, die selbst mitgliederstarke Vereinigungen nicht stemmen können. Hilfreich sind freilich finanzstarke und zusätzlich „freigiebige“ Sponsoren – aber wer hat diese schon, noch dazu nachhaltig, d. h. auf Dauer.

Dass in Nürnberg – mit Fürth zusammen der erste Eisenbahnstandort auf deutschem Boden – ein solcher Verein existieren „muss“, liegt auf der Hand. Zwar hat es oft den Einwand gegeben, hier sei das „Geschichtserlebnis Eisenbahn“

durch das DB Museum – das frühere Verkehrsmuseum – ausreichend präsent. Es hat sich aber bewahrheitet, dass ein auf Gewinn angewiesenes Unternehmen solche „Dienstleistungen“ wie historische Dampf- oder Dieseldampfzügen dauerhaft nicht anbieten kann. Wenn unsere FME eine Dampfzugfahrt – egal wohin und wie weit – durchführt, gibt es keinen Aktiven „an Bord“, der für seine verantwortungsvolle Arbeit einen materiellen Lohn erhält. Ausnahmen sind Fahrten auf Strecken, die unsere Lokführer nicht kennen; da muss ein Lotse auf dem Führerstand eingekauft werden. Der ideelle Lohn für alle FME'ler ist der Erfolg im Hobby! Hoffen wir, dass dies so bleibt, dass trotz Höhen und Tiefen, Erfolgen und Misserfolgen die Begeisterung und Schaffensfreude unserer Vereinsmitglieder erhalten bleiben und Unfall wie Schaden verhütet werden können. Allen Mitgliedern, Förderern und Freunden die besten Wünsche für das Neue Jahr!

Hans-Peter Schenk, 1. Vorsitzender



In memoriam Johannes Scharrer

Jener berühmte Sohn Hersbrucks und verdienstvolle Politiker der Stadt Nürnberg hatte 1823 nicht nur die „Städtische

Polytechnische Schule“ – die Nürnberger nennen die größte Hochschule der Stadt „das Ohm“ – gegründet und damit ein Vorbild für die späteren technischen Hochschulen geschaffen, nicht nur die erste Sparkasse in Bayern auf den Weg gebracht, sondern war auch einer der Hauptinitiatoren der ersten Dampfeisenbahn auf deutschem Boden. Die Stadt Hersbruck hatte also gleich mindestens zwei Anlässe, in diesem Jahr im Zusammenhang mit den Jubiläen von Eisenbahn und Sparkasse diesen Johannes Scharrer zu feiern, der einer vermögenden Hopfenhändlerfamilie der Stadt entstammte.



„Johannes-Scharrer-Fest“

Am 4. Juli feierte die FME mit und war mit ihrem Dampfzug von Nürnberg nach Hersbruck und von dort nach Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg unterwegs. Es war ein heißer Sonnentag, was der Stimmung keinerlei Abbruch tat. Als „Tribut“ an die Fußballweltmeisterschaft wurde unsere Dampflok angemessen beflaggt.



Schon wieder: U-Bahn

Fast schon so etwas wie Tradition: U-Bahn-Fahrzeuge werden von der FME zu ihrer Bestimmung gebracht. Vor Jah-

resfrist(en) waren es weiß-blaue Fahrzeuge aus München, die vorübergehend



bei der VAG eingesetzt wurden. Nun jedoch wurden Ende Juli an drei Tagen VAG-Fahrzeuge von ihrem Betriebshof zum Schrottplatz gebracht.



... am Ziel

Irgendwie entsteht so etwas wie Wehmut, wenn diese mehr oder weniger intakten Fahrzeuge „recycled“ werden.



A 611 als Neuzugang

Wieder wurde unsere technisches Gerät komplettiert: am 28. Juli holten wir ein ausgemustertes SKL (vergleichbar mit dem Typ SKL 53) auf unser Gelände.



Ein echtes „Arbeitstier“

Die Maschine diente viele Jahre der VAG zur Unterhaltung der U-Bahn-Gleisanlagen und wurde nun durch modernere Fahrzeuge abgelöst. Uns wird das Gerät bei der Instandhaltung der Gleise auf unserem Betriebsgelände noch gute Dienste tun. Der VAG gilt an dieser Stelle nochmals unser herzlichster Dank!



Arbeiten an der Dampflok

Unser Dampfross bedarf der ständigen Pflege – und das mit Hingabe! In den ersten Augusttagen des Jahres wurden umfangreiche Arbeiten an Kessel und Rauchkammer vorgenommen.



Preisfrage: Wer von uns ist das?



Stehbolzen sehen so aus!

Am Stehkessel wurden 52 Stehbolzen gewechselt. Vorher mussten mehrere, teils großflächige Verkleidungsbleche abgebaut und – am besten – gleich lackiert werden. Erneuert wurde zudem die Rauchkammerausmauerung. Nicht zuletzt war ein neuer Funkenkorb fällig. Für



Reparatur beendet!

die Sicherheit muss alles getan werden, sie ist oberstes Gebot!

Tatkräftige Unterstützung erhielten wir wieder von der Zittauer Werkstattmannschaft, die für mehrere Tage und unter Nutzung eines Arbeitsurlaubs nach Nürnberg gekommen war. Mit diesen Eisenbahnern macht das Arbeiten richtig Spaß. Herzlichen Dank!



Ein 140. Geburtstag...

...ist nur, wenn zwei Wiegenfeste zusammengezählt werden. Eine „Delegation“ der FME reiste Anfang September nach Dürrhennersdorf in der Oberlausitz, um dieses Ereignis mit den Geburtstagskindern Lokführer Achim und seiner Frau Rosel gebührend zu feiern. Es war zudem eine Reise in die Vergangenheit – nämlich in die Heimat unserer 52 8195.



Die fröhliche Geburtstagsgesellschaft



25 Jahre FME !

Unser Jubiläumsbuch „20 Jahre FME“ gibt noch ein umfassendes Bild über unseren Verein und seine Aktivitäten ab. Doch wie die Zeit vergeht: schon wieder sind 5 Jahre ins Land gegangen. 25 Jahre mussten gebührend gefeiert werden. Am 18. und 19. September stieg also unser „Jubiläums-Bahnhofsfest“ – Petrus war unser großer Freund und ließ uns und unsere zahlreichen Gäste herrliches Spätsommer-Wetter genießen.

Eröffnet wurde der offizielle Teil mit der Festrede unseres Vorsitzenden Hans-Peter Schenk, die vom Inhalt her eine Gesamtschau der geschichtlichen Entwicklung unseres gemeinnützigen Vereins bot: Höhen und Tiefen sind nach einem Vierteljahrhundert vor allem dann

von Interesse, wenn das heutige Ergebnis mit einigem Stolz vorgezeigt werden kann. Der Vorsitzende setzte sich natürlich auch mit den politischen Rahmenbedingungen auseinander – schließlich waren unter den Ehrengästen auch Politiker. Karin Knorr vertrat als stellvertretende Bezirkstagspräsidentin den Bezirk Mittelfranken (diesen Namen trägt ja unsere Dampflok!), vom Stadtrat waren



FME-Vorsitzender Hans-Peter Schenk schneidet für die Ehrengäste die Jubiläums-Torte an

Sonja Bauer als Ortsverbandsvorsitzende für Ziegelstein, Christine Seer und in Vertretung des Oberbürgermeisters Paul Seel gekommen. Nürnbergs Wirtschaftsreferent und berufsmäßiger Stadtrat Dr. Roland Fleck bedankte sich mit einem launigen Grußwort und betonte, dass die Stadt wohl wisse, welche Bedeutung die FME für Nürnberg und Fürth habe. Unser „Hausherr“ Frank Jordan, der 1. Vorsitzende des Kleingartenvereins Klingenwald 1 e.V., Christian Eckert, der Direktor des DB Museums Dr. Jürgen Franzke, Daniela Strauß und Klaus Bonn von der Bonn Abfallwirtschafts GmbH sowie der örtliche Betriebsleiter der WMO-tec GmbH waren herzlich willkommen – hunderte von Freunden und interessierten Gästen gaben uns an diesem Wochenende die Ehre und nutzten das reichhaltige Angebot an Informatio-

nen, Vorführungen und Besichtigungsmöglichkeiten.



Das ganze Betriebsgelände war in die Festivität einbezogen

So war es eine Art Volksfest mit „Eisenbahneinlagen“: Unser gesamter Fuhrpark wurde den Gästen vorgestellt – von den Köfs bis hin zur Motordraisine, unsere Personenwagen, der Speisewagen und natürlich die beiden großen Maschinen V60 11011 und 52 8195, mit denen Pendelfahrten auf der „alten“ Ringbahnstrecke nach Fürth stattfanden. Auch Mitfahrten auf den Führerständen fanden großen Anklang.



Immer großes Interesse an der Dampflokomotive bei den Führerstandsmitfahrten

„Noch nicht ganz fertig“ war unsere große V 200 001 – es war aber eine werbeträchtige Idee, sie teilweise „auszupacken“ und die beeindruckende Front frisch (teil-)lackiert der Öffentlichkeit vor-



Die historisch besonders wertvolle V 200 001, Baujahr 1953

zustellen. Diese „Premiere“ war zugleich der Startpunkt für eine Spendenaktion, die uns helfen soll, in nicht allzu ferner



Der unverwüsthliche Käfermotor freut sich über den geringen Rollwiderstand des Schienenfahrzeugs

Zeit die Betriebsfähigkeit dieser historisch besonders wertvollen Maschine wieder herstellen zu können.

Etwas Besonderes war die von Leo Kiesel recherchierte, vorbereitete und auf-

gestellte Sonderausstellung über die Trümmerbahnen, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Nürnberg wie in anderen vom Bombenkrieg zerstörten Städten dem Wegräumen des unermesslichen Anfalls von Schutt und Trümmern dienten. FME-Mitglied Kiesel stieß im Nürnberger Stadtarchiv zunächst auf Erstaunen, dass sich überhaupt jemand für dieses Thema interessierte. Umso wichtiger ist es, diese zeitgeschichtliche Epoche des urbanen Aufbaus – die ja auch Eisenbahngeschichte ist! – dem Vergessen zu entreißen. Unsere Gäste konnten so mal still verweilen und an unmittelbare Nachkriegsgeschichte erinnert werden.



Nürnberg's historisches Zentrum, teils abgeräumt und teils noch Schutthalde



FME-Christkind und Nikolaus

Am Samstag des 2. Adventswochenendes beglückte zunächst auf Gleisstrecken rund um Nürnberg das Christkind mit begleitendem Engel die mitfahrenden Kinder. Am Sonntag ging es dann zu den Weihnachtsmärkten nach Regensburg. Es ist beste Tradition, dass auch bei der FME „der“ Nikolaus die kleinen Fahrgäste tadelt, lobt und mit den Gaben des Begleiters Knecht Rupprecht beschenkt. Unser Zug war ausgebucht – das bedeutete, dass viele Kinder auf den Nikolaus gespannt waren – teils mit gemischten



Bei Kälte und Schnee wärmt bereits der Anblick der Dampflokomotive

Gefühlen. Das bedeutete aber auch, dass Nikolaus und Rupprecht alle „Hände voll zu tun“ hatten, um auf der relativ kurzen Fahrstrecke und -zeit ihren Aufgaben vollends gerecht zu werden.



Gesina als Christkind – begleitet vom Engel Laura

Der „heilige“ Nikolaus weiß natürlich über die Sünden der Kleinen bestens Bescheid – Beobachter der oft rührenden bis erheiternden Szenen können Mimik zwischen Bangen und Hoffen sehen. Fast immer geht die Begegnung gut aus – Tränen sind selten. Vielleicht auch deswegen, weil der FME-Nikolaus stets ein gütiger Mann ist.

Die Sünden der Kleinen erfährt der gute Mann auf geheimnisvolle Weise aber von den Eltern. Hier seien einige besonders beeindruckende Beispiele genannt:

- Der Nikolaus weiß, dass ein Mädchen immer Klöße aus Klopapier formt und damit die Toilette verstopft;
- Des Öfteren hat ein kleiner Lausbub die Oma in die Speisekammer eingesperrt und den Schlüssel versteckt;
- Gern sperrt eine sehr, sehr junge Dame ihren noch kleineren Bruder in den Kleiderschrank ein;
- Ein Mädchen hat ihr Alter falsch angegeben, um mit dem Kindermotorrad fahren zu dürfen;
- Ein Mädchel hält stets ihre Ohren zu, wenn die Eltern sagen, was zu tun oder zu lassen ist.



Unser Nikolaus in Aktion

Am häufigsten wird gemahnt, das Zimmer aufzuräumen, auf die Eltern zu hören oder die Geschwister nicht zu ärgern. Auch ist zu hören, dass der Hund weit öfter gestreichelt und ausgeführt werden

muss. Und die Schulleistungen“? Dazu gibt es Tadel und oft auch Lob...



Hinter den Kulissen jeder Sonderfahrt

Bei uns „Inoffiziellen“ geht's natürlich zu wie im richtigen (Geschäfts-)Leben. Vorneherum sieht man viel action – doch auch im Hintergrund wird ohne viel Aufhebens hart gearbeitet. So ist das auch mit dem komplizierten Weg der Fahrkarten zum Kunden, dessen bezahltes Geld dann auch noch an die richtige Stelle kommen muss. Nach Fertigstellen der Planung müssen die Fahrkarten beim Drucker bestellt werden – fein säuberlich getrennt nach 1. und 2. Klasse, sortiert auf die jeweiligen Waggon meist mit Sitzplatznummern, abonniert mit Reiseziel und Fahrzeit. Nach Abholung von der Druckerei werden die Kontingente nach einem ausgefeilten Schlüssel zusammen mit so genannten Wagenspiegeln (Aufriss des Waggon-Innenlebens mit Sitzplatznummerierung) den Vorverkaufsstellen übergeben und zum Teil natürlich bei uns „gelagert“.

Die breit gefächerten Bestell- bzw. Reservierungsmöglichkeiten sind nicht einfach in Einklang zu bringen: Es geht online, also übers Internet, bei den Vorverkaufsstellen, übers Infotelefon, durch direkten Anruf bei der FME, auch durch Abholung dort selbst und zuletzt durch Verkauf im Zug. Das alles „unter einen Hut zu bringen“, ist gewiss nicht einfach. Zum Beispiel übers Internet: Über die vorbereitete Homepage der FME landet die Bestell-Mail auf unserem Computer; die bestellten Karten werden für den Zugschaffner zur Seite gelegt; es folgt die Dokumentation der Platzreservierung im entsprechenden Waggon; Name, Telefonnummer und Art der Karte (Fahrpreis, Klasse etc.) sind gespeichert, da-

mit mir bei Rückfragen, eventuellen Fahrplanänderungen, Sonderwünschen



Ralph Lauchs als vielbeschäftigter Fahrkarten-„Manager“ auch auf der Lok

u. a. m. mit unserem Kunden rasch Verbindung aufnehmen können; nach Erledigung all dieser Maßnahmen wird die Rechnung gestellt und dem Kunden zusammen mit Reservierung sowie einem Infoblatt für die Fahrt zugesandt; zusätzlich können je nach Angebot Essenswünsche im Speisewagen zusammen mit zeitlich begrenzter Verweildauer „gebucht“ werden – auch dies erfordert einigen Aufwand für unsere Mitarbeiter.

Kurz, nämlich einen Tag, vor Fahrtbeginn werden unsere vier Vorverkaufsstellen abgefahren, dort die nicht verkauften Fahrkarten zurückgenommen und das Verkaufsergebnis abgerechnet; zugleich wird überprüft, ob alle Online-Besteller ihre Rechnungen bezahlt haben. Diese Kunden erhalten ihre Karten vor Abfahrt auf dem Bahnsteig oder im Zug selbst, während die Schaffner die Fahrgäste „normal“ kontrollieren, die ihre Karten im Vorverkauf oder durch Abholung erhalten hatten; diese Schaffner übernehmen auch den Direktverkauf im Zug selbst; ganz wichtig und wirklich nicht einfach ist die umfassende Vorkontrolle aller Verkaufsunterlagen durch alle Zugschaffner – sonst drohen Probleme!

Zum (hoffentlich) guten Ende werden nach Abschluss der Fahrt die nicht verkauften Karten mit der Gesamtzahl der gedruckten Exemplare abgeglichen. Sonderfälle werden behandelt und die ordnungsgemäße Bezahlung aller Fahrkarten überprüft. Nun können das eingenommene Bargeld bei der Bank eingezahlt sowie alle durch Überweisung bezahlten Rechnungen an unsere Buchhaltung weitergeleitet werden. Noch Fragen?

Ach ja: Ist eine zweite Fahrt am Wochenende angesagt, fallen die hier geschilderten Arbeitsabläufe buchstäblich zweimal an.



Zu guter Letzt': Modell oder echt 1:1?

Dieses Bild von der 52 8195 bei der Fahrt auf der ehemaligen Sulztalbahn zwischen Neumarkt und Sengenthal von Anfang Oktober ist deswegen bemerkenswert, weil es nach Wegtouchieren von einigen Personen und Gebäuden ein gelungenes Werbefoto für eine Modelleisenbahn sein könnte...



Redaktion: Dr. Ekkehard Wagner, hrsg. von der Fränkischen Museums-Eisenbahn e.V., Klingenhofstraße 70, 90411 Nürnberg