FME - Journal II / 2011

Kurznachrichten aus dem Alltag des Vereinslebens

Liebe Mitglieder und Freunde der FME!

Das Grundgesetz sieht für jeden Menschen das Recht auf körperliche Unversehrtheit vor. Damit werden nach AEG (§4 Abs. 1) die Eisenbahnen verpflichtet, ihre Bahnanlagen und Fahrzeuge sicher zu bauen, sicher zu betreiben und sicher in Stand zu halten.

Die EBO sieht im § 32 planmäßig wiederkehrende Untersuchungen vor. Alle 6 Jahre ist die Untersuchung durchzuführen. Die Frist zwischen zwei Untersuchungen darf jedoch mehrmals bis zu einem Jahr auf höchstens 8 Jahre verlängert werden, wenn festgestellt ist, dass der Zustand des Fahrzeugs dies zulässt. Festgelegt ist hier der Umfang der Untersuchung nicht.

Die NE-Bahnen (Nichtbundeseigenen Eisenbahnen) unterliegen den selben gesetzlichen Anforderungen wie die Deutsche Bahn AG, jedoch hatten die NE-Bahnen nicht diese Laufleistungen, und die Fahrzeuge waren unter stetiger Kontrolle.

Mit der Bahnreform wurde auch zwischen DB AG und VDV (Verband deutscher Verkehrsunternehmen) ein gemeinsames Regelwerk entwickelt: das TRF (Technische Regeln Fahrzeugzustand), das sich heute in der DIN 27200 ff wiederfindet.

Bei Neufahrzeugen muss der Hersteller dem EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder Fahrzeughalter eine entsprechende Instandhaltungsdokumentation übergeben.

Damit kann der Fahrzeughalter eigenverantwortlich ein Instandhaltungssystem erstellen.

Bei Altfahrzeugen, in der Regel handelt es sich um gebrauchte Fahrzeuge aus dem DB-Bestand, ist es vielfach schwierig, ein Instandhaltungssystem zu erstellen. Verfügt man beispielsweise noch über die alten DB-Regelwerke, kann man unter Berücksichtigung der Betriebsparameter ein solches System einführen, das insbesondere deshalb, weil die Arbeiten an den Fahrzeugen in dem alten DB Regelwerk aufgeführt sind.

Waren bei der DB die Fahrzeuge täglich im Einsatz, wurde nach 14 Tagen Fristarbeiten durchgeführt. Bei Museumsfahrzeugen kann man, wenn man „Tage = Betriebstage“ setzt, mit diesem System arbeiten.

Der Fahrzeughalter oder auch das EVU sind gehalten, auf Grund ihres Belastungsprofils den Umfang der Frist- und HU-Arbeiten eigenverantwortlich festzulegen.

Das kleine EVU oder der Halter mit wenigen Fahrzeugen kann immer eine Lösung für den Einzelfall erarbeiten. Bei größerer Flotte wird dies unbeherrschbar. Hier müssen dann Lösungen gefunden werden, die der geforderten Sicherheit der Flotte gerecht werden.

Andreas Kroll
3. Vorsitzender u. stv. Betriebsleiter

Ein Farbklecks im Fuhrpark entsteht

Der August ist nicht für alle Urlaubszeit. Zwar fahren wir in der Regel nicht – aber gearbeitet wird auf dem Gelände unverdrossen. Die Aufarbeitung unseres SKL 53 macht Fortschritte. Langsam kommt wieder mal Farbe ins Spiel!

Lackspezialist Wankel gibt dem Fahrerhaus neuen „Anstrich“ mit der Spritzpistole.

Immer wieder Lehrgänge

Ganz im Sinne des Vorwortes unseres Vorstandsmitglieds Andreas Kroll (siehe oben) fand ab dem 8.August ein Vier-Tages-Lehrgang für (so die Fachbezeichnung) "Instandhalter von Eisen-bahn-Bremsen an Gleisbaumaschinen" bei unserer FME statt.

Für die praktische Ausbildung standen auf unserem Gelände mehrere Gleisbaumaschi-

nen verschiedener Gleisbauunternehmen zur Verfügung. Solche Unternehmungen sind wieder ein Beispiel dafür, wie breit gefächert das Ausbildungsprogramm für einen aktiven und für die Sicherheit verantwortlichen Museumsbahnverein ist. Zum Erfolg gehören natürlich Beziehungen zu Unternehmen und in die „normale“ Geschäftswelt.

Nach den konzentrierten Unterrichtsstunden kam wie immer bei uns die Geselligkeit nicht zu kurz. Schließlich wurde bis in den Abend hinein hart gearbeitet.

Da wird offensichtlich „gebüffelt“ – aber es lohnt sich

Abschied für immer

Am 10.08. wurde unsere N4b für den Transport nach Berlin Mittenwalde verladen. Die Lok war früher bei der FME im Einsatz, wurde aber aufgrund der immer schwerer werdenden Rangierarbeiten von den Köf II abgelöst.

Das gute Stück am Haken

Ein weiterer Vorteil der Köf liegt am Handling, da sie mit hydraulischem Getriebe einfacher zu bedienen sind als die N4b mit mechanischem Getriebe. Seit Mitte der 90er Jahre war die Lok bei uns abgestellt und wurde nun an die Draisinenbahn Berlin/-Brandenburg nach Mittenwalde verkauft.

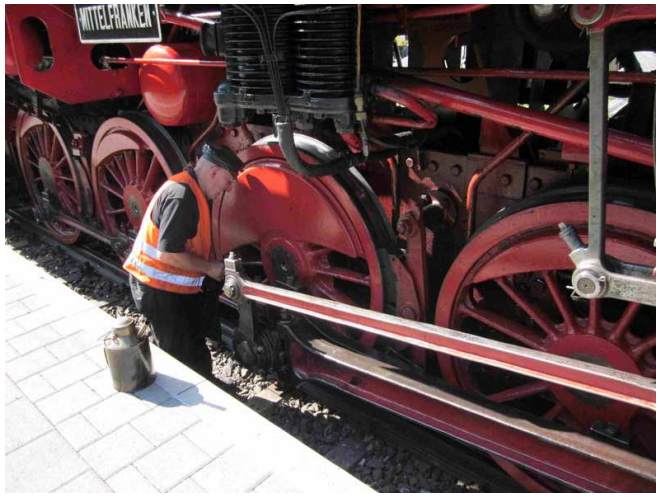
Auf Reifen nach Mittenwalde

Eine Aufarbeitung der Lok wird folgen, ob allerdings nur optisch oder betriebsfähig, wird sich erst noch herausstellen. Wir wünschen unserer alten Lok alles Gute.

"Dampftage" in Meiningen

Horst und Achim im Führerhaus

Jedes Jahr geht's traditionell Anfang September nach Meiningen, dessen Fahrzeugwerk so etwas wie das "Mekka" aller Dampfbahnfreunde geworden ist. Zu sehen ist hier unsere erfahrene Mannschaft: Horst und Achim sind *die* Experten, sie sind das eingespielte Team, das unsere 52 8195-1 kennt wie die „eigenen Hosentaschen." Es war die erste Fahrt nach unserer Kessel-HU.



Wer nicht gut schmiert, fährt bald gar nicht…

Bei schönstem Wetter trafen sich viele Freunde, alles Gleichgesinnte. Zudem zieht das Ereignis immer wieder viele Besucher an.

Tierischer Besuch auf unserem Gelände

Was bei uns nicht alles „los ist"! Zu Besuch war am 11. September die BRH Rettungshundestaffel Franken e.V., um bei uns eine Mantrailing-Übung abzuhalten. Im Gegensatz zur Flächen- und Trümmersuche werden Hunde bei dieser Übung dahin ausgebildet, einen bestimmten Menschen aufzuspüren. Zu diesem Zweck wird den Tieren eine Geruchsprobe des Vermissten gegeben (z.B. ein Kleidungsstück). Der Hund nimmt am letzten bekannten Aufenthaltsort die Spur des Vermissten auf und verfolgt sie – egal, ob diese durch einen Wald oder eine

Fußgängerzone oder eben über ein Eisenbahnbetriebsgelände führt.

Hund und „Herrin“ im Einsatz

Anschließend haben wir den herrlichen Spätsommerabend genutzt und bei Gegrilltem und Gekühlten den Tag gemütlich ausklingen lassen

“Großkampftag”

An allen Ecken und Enden wurde am Samstag, dem 1. Oktober, gearbeitet.

Der vom Weichenumbau übrig gebliebene Schotter musste aufgeräumt und abtransportiert werden.

Schotter wird entsorgt

An einem Reisezugwagen wurde ein defekter Puffer getauscht. Dabei müssen Gewichte gestemmt werden.

Unser Werkstattwagen erhielt im Bereich seiner Toilette ein Stück neues Außenblech. Rostbefall ist ein „echtes Übel“, das stets aufwändige Reparaturen herausfordert.

Es ist so etwas wie „Sisyphos-Arbeit“ – immer wieder muss gewartet, repariert oder sogar erneuert werden.

Mal’ was ganz anderes

Eine Erholung von der Feierabend- und Wochenendarbeit auf dem Gelände oder auf kleiner wie großer Fahrt ist der so genannte Aktivenausflug, der in größeren Zeitabständen unter die Räder – oder wie jetzt – auch ins Wasser genommen wird.

Die Ausflugs-Crew stellt sich zum Fototermin

Die unterfränkische Metropole Würzburg bietet Erholung pur: Kultur in der Stadt, Schiffreise auf dem Main nach Veitshöchheim (siehe Bild oben), Bummeln im berühmten Park und natürlich Fischessen mit anschließender Weinprobe aus Gewächsen der unmittelbaren Umgebung. Bei wem von uns die gereichten „Pröbchen“ nicht ausreichend waren, wird nicht verraten, schon gar nicht weiter erzählt…

Porträt Leo Kiesel

Am Anfang steht immer die Frage: Wie ist der fürs Porträt Interviewte zur FME gekommen? Von der älteren Generation kommt oft die Antwort: Das Interesse für die Eisenbahn entstand durch frühes Spielzeug. Leo Kiesel bekam bereits 1939 als kleines Kerlchen eine elektrische Modellbahn geschenkt. Er ist einer der „Ur-Väter“ unseres Vereins und

„Leo“ Kiesel im Dienst als Schaffner

weiß gut über die Anfänge zu erzählen. Ansporn für seine Aktivität war – heute ist die Maschine wieder höchst aktuell – die V200 001. Wer war Ansprechpartner? Es war der den Älteren im Verein in guter Erinnerung bleibende, vor Jahren verstorbene Otto Wilczek. Dieser – er war selber Eisenbahner im höheren Dienst − hatte die wertvolle V200 001 Anfang 1984 durch Erwerb vor dem Verschrotten gerettet. Nun stand sie verwaist im AW Nürnberg. Wilczek und Kiesel machten sich um Ostern des Jahres 1984 daran, mit der Flex die ganze Lok abzuschleifen und Rostnester durch Einschweißen von Blechen zu beseitigen. Problematisch entwickelte sich die Standortfrage – die Lok musste weichen und „wandern“: Vom AW „ausgewiesen“ zunächst zum Rangierbahnhof in Nachbarschaft des Südfriedhofs, nach einer Weile ging’s weiter zum alten Nordbahnhof am Hornecker Weg, Nähe Rollnerstraße. Das war im Jahr 1985, als die Jubiläumsfeiern anlässlich 150 Jahre Eisenbahn in Deutschland die Begeisterung für dieses Verkehrunternehmen neu erweckten, das Jahr auch, in dem die FME als e.V. gegründet wurde,

Wie so oft in Vereinen, vor allem auch in deren „Geburtswehen“, ist es auch bei der jungen FME gewesen: Unverträglichkeiten mit dem damaligen Vorsitzenden führten zum Zerwürfnis – Leo Kiesel, den unglaublich vielfältige Ehrenämter in Anspruch nahmen und heute noch nehmen, verließ den Verein. Erst nach Beginn seines Ruhestands im Jahre 2000 kam es über unser Mitglied Markus Höfler zu neuem Kontakt. Bei den Anfang des letzten Jahrzehnts jährlich stattfindenden „Tagen der offenen Tür“ mit Führungen, Musik und Grillspezialitäten war Leo Kiesel im Rahmen der Besichtigung und Erklärung gesuchter Fachmann für sein „Herzblatt“ V200 001 – das war auch der Einstieg für neues und stärkeres Engagement.

Im vollen Einsatz im Jahr 1985

Schon früher hatte er Schaffner-Ausbildung absolviert und bei der Museumsbahn Lam-Kötzting diese Tätigkeit auch ausgeübt. Durch unser Mitglied Dr. Rainer Schenk wurde er nun endgültig auch als aktiver Schaffner für uns gewonnen. Dabei blieb es nicht: Seit Jahren ist er so etwas wie „Mädchen für fast alles“, arbeitet gern in Holz, setzt Fenster ein, schweißt auch schon mal, erledigt Instandsetzungsarbeiten wo nötig. Kerntätigkeit ist aber die Weiterentwicklung der Infrastruktur unseres Fuhrparks und Geländes, er führt penibel das Prüfbuch für die ganze FME-Anlage und nimmt Vermessungen vor.

Im Vordergrund steht der damalige V200-Eigentümer Otto Wilczek

Als einer unserer besonders aktiven Mitarbeiter mit großer beruflicher Erfahrung und weit ausgreifender Ausbildung ist er einer der „Unverzichtbaren“ in unserem lebendigen Eisenbahnverein…

Sondereinsatz Schrottplatz

Wieder einmal war V 60 11011 mit zur Zerlegung bestimmten U-Bahn Wagen der VAG unterwegs. Ein wahrhaft „bunter“ Zug – die Grafitti-Jünger haben sich wieder mal ausgetobt – ausnahmsweise ohne Schaden an zurichten.

Das als Übergangsfahrzeug zwischen der Scharfenbergkupplung und der normalen Zug und Stoßeinrichtung dienende Arbeitsfahrzeug A 613 „sonnte“ sich am Zielbahnhof.

Zur Überbrückung verschiedener Kupplungssysteme muss ziemlicher Aufwand betrieben werden

Dreimal heller als der Tag…

…soll unsere neue Grubenbeleuchtung sein, die in den letzten Tagen des Oktobers fertig gestellt wurde. Die frühere Waage auf unserem Gelände war bereits vor geraumer Zeit mit aufwändigen Betonarbeiten zur klassischen Grube – unverzichtbar für unsere Arbeiten „von unten“ – umgebaut worden Alle Schrauber wissen nur zu gut, wie wichtig gute Beleuchtung ist.

Somit ist ab sofort ein noch besseres Untersuchen unserer Schienenfahrzeuge von unten möglich. Mal sehen, wie lange diese Grube eine solche „weiße Weste“ haben wird, wie wir es auf dem Foto sehen. Es wird genügen, einmal unsere Dampflok darüber zu „parken“…

Betonarbeiten…

Während sich am Rhein die Jecken für den Beginn der Karnevals-Saison abstrampeln, haben wir uns für eine ganz besondere, weil weit nachhaltigere Arbeit Entschieden: Die Betonierung unseres Anheiz- und Kohleplatzes.

Mathias Schenkel sieht dem Frischbeton zu

Um die einfache Lieferung der Lokkohle, die leider durch Lkws erfolgen muss, zu ermöglichen wurde ein Teil unseres neu umgebauten Gleises mit einbetoniert.

Das dient nicht nur dem Umweltschutz, sondern erleichtert zum Einen die Sauberhaltung erheblich, und zum Andern ist die Begehung wesentlich leichter und auch ungefährlicher.

Beim Betonieren größerer Flächen geht ohne Teamarbeit nichts!

Nikolaus auf Reichstadtfahrt

Mit einem ausgebuchten Zug voller zufriedener Fahrgäste ging unsere Dampfsaison 2011 zu Ende.

Die romantische Stadt Rothenburg o.T. ist stets ein beliebtes Reiseziel und bietet für Groß und Klein einen kurzweiligen Nachmittag.

Bereitstellung unseres Zuges

Natürlich war der Nikolaus auch dabei, und kümmerte sich um die kleinen Fahrgäste.

Rege Nachfrage am Buffet im Speisewagen

Anmerkung der Redaktion:

Das nächste Journal erscheint im

Juli 2012

Herausgeber:
Fränkische Museums-Eisenbahn e.V.
Klingenhofstraße 70, 90411 Nürnberg

Verantwortlich für den Inhalt:
Dr. Ekkehard Wagner