

## F M E - J o u r n a l I / 2012

### Kurznachrichten aus dem Alltag des Vereinslebens

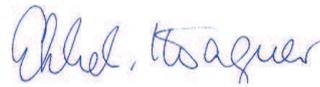
Liebe Mitglieder und Freunde der FME!

Die Erkenntnis, dass unsere Vereinssatzung nicht mehr heutigen Anforderungen entspricht, haben wir seit längerem. Sie war die zweite Fassung in unserer Vereinsgeschichte und stammt vom Dezember 1995 – aus einer Zeit also, als wir noch nicht das „Gütesiegel“ eines vom Freistaat Bayern konzessionierten „Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU)“ besaßen. Inzwischen haben sich Vereinsleben wie Verwaltung und Betrieb weiter entwickelt. In der alten Satzung verankerte Verfahren sind nicht mehr zeitgemäß. Sogar gesetzliche Bestimmungen haben sich geändert oder sind neu vorgegeben. In der Regel nichts Weltbewegendes, aber zusammengenommen doch Anlass zur Neufassung. Es war meine Aufgabe als 2. Vorsitzender, dieses Projekt voranzutreiben. Nun liegt ein mehrfach abgestimmter und immer wieder veränderter bzw. ergänzter Entwurf vor. Unserem Vereinskameraden Michael Saur sowie einem befreundeten Rechtsanwalt lag der Text vor und wurde nicht „beanstandet“.

Nun muss die „neue“ Satzung der ordentlichen Mitgliederversammlung vorgelegt, von dieser beschlossen und anschließend dem zuständigen Registergericht zugestellt werden. Damit sich alle (!) stimmberechtigten Mitglieder vor der Abstimmung mit der Materie befassen können, erhalten diese zeitgerecht mit der Einladung den Satzungsentwurf sowie eine Erläuterung zu Veränderungen bzw. Neuerungen.

Schon heute ergeht an alle Mitglieder die Bitte, Änderungsvorschläge oder Kritik an einzelnen Vorschriften des Entwurfs unserer Vorstandschaft möglichst früh mitzuteilen, damit ggf. Rücksicht auf diese Einwendungen genommen werden kann. Wir sollten bei unserer Zusammenkunft endlose Debatten um Satzungstexte, gar um einzelne Formu-

lierungen vermeiden, sondern konstruktiv zum baldigen Beschluss kommen. Hierfür brauchen wir die Mitarbeit aller.



Prof. Dr. Ekkehard Wagner  
2. Vorsitzender

im Juli 2012



### Von wegen Winterpause

Wer meint, bei uns würde wie etwa bei herkömmlichen Bau im tiefen Winter Ruhe am Gelände herrschen, irrt: Organisatorische Vorbereitungen für die kommende Saison sind genauso selbstverständlich wie Arbeiten



Aufräumen ist angesagt

im Freien bei mäßiger Kälte. Zu tun gibt es immer – z. B. Verladen von übrig gebliebenen, unbrauchbaren Schwellen nach dem Wechsel der Weiche und das „Zusammenschneiden“ nicht mehr benötigter Geleise sowie der fällige Ölwechsel im Strömungsgetriebe unserer Köf 3. Was da so an Litern im Bauch der Lok verschwindet! Die Phalanx der Ölbehälter zeigt deutlich: Es gibt bei Eisenbahnfahrzeugen dafür großen „Durst“.



Klamme Finger werden im geheizten Betriebswagen aufgewärmt. Und wenn's dazu noch Stadtwurst mit Kraut gibt, sind die widrigen Wetterbedingungen rasch vergessen.



Unser „Vielseitigkeitsfahrzeug“

Dieser Wagen ist im Übrigen so etwas wie ein Multitalent – oder besser noch die „Eierlegende Wollmilchsau“. Dort finden Besprechungen, Sitzungen statt, werden Ruhepausen eingelegt, da wird nicht nur Kaffee gekocht, da wird gegessen und getrunken. Oft wird er gereinigt – nicht nur, wenn Besuch erwartet wird. Ohne einen solchen Ruhepunkt ginge nichts. Und für Gäste und Besucher ist das die geeignete „Anlaufstelle“. Schlafplätze für unsere unverzichtbaren „Mitarbeiter“ von auswärts gibt es zudem. Nicht zuletzt für unsere Freunde aus Zittau.



### Unser Porträt: Peter Schulz

Wenn er nicht so jugendlich und dynamisch wäre, könnte man ihn als „Urgestein“ unserer FME bezeichnen. Er war zwar noch nicht dabei, als im Jahr 1985 – genau am 16. März – die „Geburtsstunde“ unseres Vereins am Nürnberger Rangierbahnhof schlug. Einer der ersten „Aktivisten“, der leider verstorbene Eisenbahner und Eisenbahn-Fan Otto Wilczek hat ihn ein halbes Jahr nach der Gründung im Herbst „mitgebracht“, als der Verein – ausgestattet mit einer Kleinlok und einem Werkzeugkoffer – gerade mal aus ein paar gestandenen Männern in schwarzem Outfit bestand. Dass er für unsere historische Bahn gewonnen werden konnte, hatte einen Hintergrund. Für die Eisenbahngeschichte war das Jahr 1985 tatsächlich ein wichtiges Datum, weil die Deutsche Bundesbahn das 150. Jahresjubiläum der ersten Eisenbahn auf deutschem Boden feierten – natürlich in Nürnberg.



Und was Peter Schulz betraf: Als DB-Lehr-ling war er an der museumsgerechten Aufar-beitung der V200 002 (!) und der V80 002 beteiligt, hat die Vorbereitungen der Jubilä-umsfeiern „live“ miterlebt und offenbar an den alten Schienenfahrzeugen Gefallen ge-funden.

27 Jahre hat er heute am Aufwuchs der kleinen Initiativgruppe bis zum ausgewach-senen EVU mitgewirkt, hat in der Zeit mehre-re Ämter ausgeübt – vom Schatzmeister bis zum Technischen Leiter u.a.m. Natürlich weiß er wie alle „alten FME-Hasen“ nicht nur von angenehmen Stunden zu berichten – auf dem Weg zum konzessionierten Eisenbahn-verkehrsunternehmen mussten viele steinige Wege (hier besser: Gleise) beschritten bzw. befahren werden.



Peter Schulz ist auf unserer V60 fast immer zu finden

Mehr als ein Vierteljahrhundert persönlicher, oftmals harter Einsatz für eine in die Form des Vereins „gegossene Idee“ ist für einen Zeitgenossen weit mehr als nur Episode. Das sieht auch Peter Schulz so. Aus der Vereinsführung hat er sich ein wenig zurück-gezogen, weil er jungen Nachwuchskräften Platz machen wollte, weil der eigene Nach-wuchs mehr vom Papa haben wollte/sollte. Vielleicht kommt auch noch hinzu, dass er mehr die Praxis liebt. Aber Verwaltungsarbeit ist ihm zur Genüge geblieben, obwohl er gern darauf verzichten würde. Auf seinen tatkräftigen Einsatz können wir nicht ver-zichten, an seinen Ideen, an seiner Erfah-rung kommen wir nicht vorbei und vor allem brauchen wir seine guten Ratschläge. Und

dass er Schlagfertigkeit mit Humor würzt, hebt immer wieder die Stimmung, weil La-chen bekanntlich das Leben erleichtert. Und ein „einfaches“ Vereinsleben kennt unsere Eisenbahn sowieso nicht. Da kann Freund Peter Schulz eine Menge erzählen.



### Der Bayerische Rundfunk kam

Für einen Verein wie den unseren ist – siehe unsere Zielsetzung in der Satzung – inter-essiertes Publikum unverzichtbar. Logi-scherweise verfolgen wir nicht den Selbst-zweck, unsere Freizeit nur für uns zu gestal-



Ein gern gesehenes Fahrzeug

ten, sondern betriebsfähige Eisenbahnfahr-zeuge der Öffentlichkeit zu präsentieren und für historische Fahrten bereitzustellen. Dafür müssen wir aber der Öffentlichkeit „bekannt sein“. Das erfordert erheblichen personellen und finanziellen Einsatz – umso erfreulicher ist es dann, wenn Medien uns dabei aktiv unterstützen. Besonders erfolgreich „werben“ freilich Rundfunk und Fernsehen.

Übrigens: Das Team des BR kam für die Reihe „Wir in Bayern“ auf unser Gelände und wird in unregelmäßigen Abständen über die Aufarbeitung – andere nennen es „Res-taurierung“ – unserer V200 001 berichten. Dafür dem BR schon jetzt besten Dank!



Da werden Informationen abgefragt...



### FME wieder auf der Freizeitmesse

Auch in diesem Jahr waren wir für 5 Tage auf dieser Messe Ende Februar / Anfang März präsent. Aufgrund sehr günstiger Platzierung sahen zig-Tausende Passanten unseren attraktiven Stand. Unzählige Kontakte wurden geknüpft, Informationen und Materialien weitergegeben. Auch wenn wir nicht präzise ermessen können, wie erfolgreich unser Auftritt wirklich ist, so stärkt unsere Präsentation in touristischem Umfeld unseren Bekanntheitsgrad. Denn wir sind wohl in der Lage, vielen Menschen mehrmals im Jahr ein tolles Freizeitangebot anzubieten.



Die aktivsten FME-Vertreter am Stand: Herr Brincks, Frau Hofer-Wankel und die Herren Scherf und Kiesel (von links)



### Die Osterfahrt durchs Pegnitztal

Leider war es am Ostersonntag richtig kalt, so dass das Ostereiersuchen vom Wetter her nicht gerade begünstigt war. Die Fahrt durch das reizvolle Flusstal mit seinen Tunnels und 27 (!) historischen Eisenbrücken ist jedoch immer ein Erlebnis – und hatte diesmal einen Nebeneffekt: Wir konnten Unterschriften für die „Bürgerinitiative Pegnitz-Brücken“ sammeln. Hat doch die DB AG überraschend bekundet, diese angeblich „maroden“ Eisenkonstruktionen durch „moderne“ Betonbauten ersetzen zu wollen. Sicher dürfen wir sein: diese Baumaterialien werden viel eher ermüdet sein, als die nun etwa 120 Jahre alten Eisenkonstruktionen aus der Zeit des Streckenneubaus.



Die Bürgerinitiative hat zunächst mithilfe von öffentlichem Protest und Berichterstattung in den Medien erreicht, dass die Bagger zunächst nicht anrücken. Die Gefahr ist allerdings nicht behoben. Gutachten sollen erstellt werden – die Planung bleibt aber, der Abriss der wertvollen Denkmäler liegt nur „auf Eis“. Daraus folgt: Der Widerstand darf nicht erlahmen!. Und die DB sollte ernsthaft prüfen, ob diese beeindruckenden Konstruktionen aus der Zeit des „Eisenbahnbaufiebers“ im Zuge der 1. Industriellen Revolution nicht repariert werden können



Zwei der schönen Brücken über die malerische Pegnitz im Wander- und Erholungsgebiet



Alle Fotos: „Bürgerinitiative Pegnitztal“



### Hoher Besuch

Immer wieder kommt es zur Zusammenarbeit mit dem DB Museum in Nürnberg – das ist fast schon zwangsläufig so, weil beide Organisationen zumindest im Hinblick auf ihre Zielrichtung „Eisenbahn-musealer“ Aktivitäten Berührungspunkte haben. Auch wenn wir als „kleines“ EVU diesen Daseinszweck mit diesem in Deutschland größten Haus nur in vergleichsweise geringem Umfang teilen, ist hin und wieder gemeinsames Handeln gefragt. Gerade auch bei Festivitäten wie Jubiläen von Institutionen der DB AG sind wir von der FME mit Fahrzeugen „vor Ort“. Wir haben uns deshalb sehr gefreut, dass die (immer noch neue) Leiterin des DB Mu-

seums Frau Russalka Nikolov und der Betriebsleiter des DM Museums, Herr Wolfgang Ihrlich, unser Betriebsgelände besuchten. Nach Besichtigung mehrerer Fahrzeuge gab es einen ausführlichen Gedankenaustausch in unserem Betriebswagen. Für die Absichtserklärung unserer Besucher, auch fernerhin Kontakt zu halten und diese auch in die praktische Zusammenarbeit einfließen zu lassen, waren wir sehr dankbar.



Informations- und Gedankenaustausch



### Immer wieder: Schrauben, Schrauben...

In das „FME-Journal“ gehören – selbstverständlich – Berichte über den bedeutsamen



Bloß erschöpft? Die Flaschenbatterie lässt auf Hitze schließen

Arbeitsbereich der Inbetriebsetzungen, Instandhaltungen und Reparaturen unseres Fahrzeugparks. Und schön aussehen sollen die „Maschinen“ auch. Irgendjemand hat etwas hämisch zu dem Bild vermerkt: Unsere 323 758 wird bald fertig – und wenn „die Maler nicht so viel Pause machen“ würden, wär’s das schon.

Aber auf dem Gelände ist weit mehr los: In Vorbereitung des seit langem geplanten Hallenbaus muss das Achsenlager weichen.



Ein Stück harter Arbeit.

Unser „U-Bahn“ Skl von der VAG leistet dabei unverzichtbare Dienste.



## Rieser Eisenbahnerlebnistage Ende Mai



Schwarz-Rot-Gold – das sind die Farben bei der Abfahrt

Das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen ist allen Liebhabern dieses Verkehrsmittels ein Begriff. Deshalb stößt eine Fahrt dorthin stößt immer auf großes Interesse, kann man zum einen den Museumsbetrieb bestaunen und danach auch die Romantik des historischen Stadtkerns genießen. Über Fürth-Eibach-Schwabach-Pleinfeld-Gunzenhausen ging es dorthin..

Der gelbe Wagen begleitete uns auf der Hin- und Fahrt, von Nördlingen ging er weiter nach Augsburg auf eine Gleisbaustelle. Unsere Dampflok nahm Wasser und drehte ein paar Runden auf der Drehscheibe – früher war das Alltag, heute ist es eine vielbeachtete und besonders photogene Aktion!



Ein Bild, das jedem Dampfbahnfreund das Herz höher schlagen lässt...



## Bei der AKB in Amberg

Am 16. Und 17. Juni waren wir zu Gast beim „Drehscheibenfest“ der Amberger Kaolin-Bahn. Mit Draisine und Infostand stellten wir unsere FME vor.





Beide tragen die Bezeichnung „Draisine“. Zu Recht?

Das Bild zeigt kein Kräftemessen von Menschenkraft gegen gedrosselten VW-Motor (ein paar Männerstärken gegen 27 PS), wohl aber einen Epochen-Wechsel der Eisenbahngeschichte sowohl im oberen wie im unteren Bild.



### V200 001 wird hoffähig gemacht

„Hoffähig“ in dem Sinn, dass sie auf dem „Jubiläum 100 Jahre des AW Nürnberg“ am Samstag, dem 21. Juli des Jahres von der FME präsentiert wird, wurde sie doch dort immer wieder erwartet. Sie kehrt also vorübergehend an periodenhaften Pflegeort zurück. Und wir FME'ler hoffen nicht nur, dass sie dort hohen Aufmerksamkeitswert einfährt. Wir erhoffen darüber hinaus, dass sich



Die Grundierung ist schon perfekt.

auch Sponsoren finden lassen, die uns die Wiederinbetriebnahme ermöglichen. Wir sind überzeugt, dass dies gelingen wird – nur das „Wann“ steht noch in den Sternen.



### Große Fahrt zum Bodensee

Das war schon fast sensationell – auf jeden Fall eine Fahrt in weite Ferne, die so (!) so schnell nicht wiederholt werden kann. In aller Herrgottsfrühe ging's mit unserer 52 auf die Trasse der „Süd-Nord-Bahn“, die in den 50er Jahren des vorletzten Jahrhunderts von Lindau nach Hof (mit Anschluss an die Sächsische Staatsbahn) gebaut wurde. Es war nach Nürnberg-Fürth und München-Augsburg das 3. Eisenbahnprojekt im Königreich Bayern, hier zugleich das erste staatliche

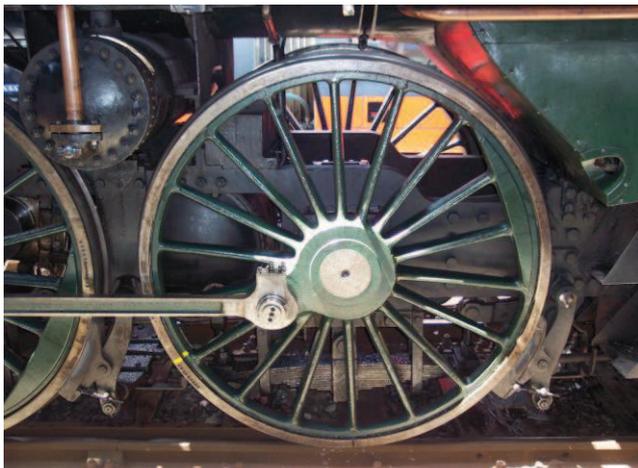


Da hängen noch fünf weitere Waggons und eine Diesellok dran

Projekt. Nur von Pleinfeld bis nach Donauwörth führen wir auf einer „Neubaustrecke“ aus dem Jahr 1906 – bis zu diesem Zeitpunkt hatten die Erbauer das Bezwingen der Mittelgebirgstopographie des Hahnenkamms gescheut und nahmen lieber den Umweg über Nördlingen, was natürlich auch dieverkehrliche Anbindung der alten Reichsstadt bedeutete. Unser Vorstandmitglied Michael Saur informierte unsere Fahrgäste per Lautsprecheranlage punktgenau über die Geschichte dieser Traditionsstrecke, und erläuterte nicht nur das Projekt, sondern führte auch wie ein Reisebegleiter bis nach Lindau (und natürlich auch zurück).

In Donauwörth stießen die Nördlinger Eisenbahnfreunde mit der berühmten „bairischen und grünen“ S 3/6 und historischem Perso-

nenzug zu uns. Nun zog die stramme D-Zuglok den erheblich länger gewordenen Wagenpark über Augsburg bis nach Buchloe. Dort warteten schon die Münchner Kollegen mit passenden Personenwagen und der Diesellok ... auf uns. Das ergab nun eine Zuglänge von fast 400 m! Keine Wunder, dass beide Loks – die Schublok schob mit an – Mühe hatten, die doch heftigen Steigungen durchs Allgäuer Voralpenland zu meistern. Die manchmal (fast und nur scheinbar) zum Blumenpflücken geeignete Fahrgeschwindigkeit störte überhaupt nicht, zog die reizvolle Landschaft, zogen die Ufer des Alpsees nicht so rasch an den Fenster vorbei.



Die Treibachse hat in Lindau eine Ruhepause

Lindau selbst bot neben der Schönheit der Stadt am Hafen mancherlei: Vorbereitet waren Stadtführung und die Möglichkeit einer Panorama-Fahrt mit dem Schiff. Betrachten konnten wir aber auch Old-, Young- und Newtimer der Marke Morgan, weil sich deren Liebhabergemeinde dort zum Treff eingefunden hatte. Auch das verrückte, Menschenmassen anziehende „Hafensegelfest“ mit skurrilen Phantasiefahrzeugen konnte zumindest noch kurz angeschaut werden, bevor sich unser Dampfzug wieder in Richtung Heimat in Bewegung setzte. Über eine große Holzrutsche stürzen sich waghalsige Hobby-Stuntmen in das Hafenbecken. Rund um ein großes Volksfest mit breitem Angebot an Trink- und Essbarem.



Neue „Altbauten“ mit PS-starken Achtzylindern

Der Zug löste sich analog zur Hinfahrt wieder in seine Bestandteile mit unterschiedlichen Reisezielen auf. Unsere 52 übernahm in Donauwörth den FME-Zug bei heftigem Sturm, Blitz und Donner. Kurz nach Mitternacht waren wir wieder in Nürnberg – für die Eisenbahner allerdings ging's noch nach Fürth und dann noch auf unser Betriebsgelände weiter.

Es versteht sich, dass dies eine besondere Arbeitsleitung und Kraftanstrengung gewesen ist. Doch ist die rundum gesicherte Versorgung von 700 Passagieren mit Getränken und Speisen eine schier unglaubliche Erfolgsstory! Bei der „Bullenhitze“ gab es zwar nicht immer richtig gekühlten Trinkgenuss, weil dafür die Energie fehlte – aber unsere Gäste waren's zufrieden und schleppten pausenlos Trinkbares vom Speise- oder Bierwagen durch den langen, langen Zug.

Für viele wird es ein unvergessliches Erlebnis bleiben.

---

#### Anmerkung der Redaktion:

Das nächste Journal erscheint im Dez. 2012

Hrsg.: Fränkische Museums-Eisenbahn e.V.  
Klingenhofstraße 70, 90411 Nürnberg  
Verantw. für den Inhalt:  
Dr. Ekkehard Wagner