

## FME - Journal II / 2012

### Kurznachrichten aus dem Alltag des Vereinslebens

Liebe Mitglieder und Freunde der FME!

Zu jedem Jahresbeginn haben wir alle miteinander gemischte Gefühle: Was wird das neue Jahr bringen? Was an Positivem, was an Enttäuschungen? Welche Pläne können verwirklicht werden?

Gerade diese letzte Frage bewegt uns Hobby-Eisenbahner immer wieder von neuem, weil die Antwort naturgemäß von mehreren unwägbaren Voraussetzungen abhängt: Werden wir Erfolg mit unseren Fahrprogrammen haben, d.h. genügend Fahrgäste gewinnen können? Schaffen wir es von den Finanzen und /oder vom Arbeitseinsatz her? Genau dies trifft 2013 auf die seit langem geplante Halle zu, die wir dringend zum Wetterschutz für unsere 52er Lok und für Arbeiten brauchen, die bei schlechtem Wetter, vor allem auch in der Winterpause erledigt werden müssen.

Im kommenden Frühjahr soll es endlich losgehen: Glückauf, liebe FME-Aktive! Viel Erfolg und am Ende Freude darüber, dass nicht nur wieder ein Meilenstein in unserer Vereinsgeschichte gesetzt, sondern auch für eine sichere Zukunft gesorgt werden kann...



Dr. Ekkehard Wagner,

2. Vorsitzender



#### Wieder beim SommerNachtFilmFestival dabei

In der diesjährigen Reihe des "SommerNachtFilmFestival" lud das Mobile Kino seine Gäste zu einer Open Air Kinoveranstaltung ins Großkraftwerk Franken 1 ein. Da diese Kraftwerksanlage über einen Gleisanschluss verfügt, und weil wohl die Erfahrungen „mit uns“ recht gut sind, lag



Wie romantisch Industrieanlagen, gar Kraftwerke als Kulisse wirken können, ist hier zu sehen

es nahe, unsere historische Eisenbahn wieder mit den Zubringerdiensten zu beauftragen. An zwei Abenden fuhren wir fast 800 Filmbegeisterte mit unserem Diesellokzug ins Kino.

Über die Ringbahn nach Fürth, weiter über Nürnberg Hbf., Dutzendteich nach Stein. Und natürlich wieder zurück. Die Kombination Fahrt im historischen Zug und Freilichtkino findet offenbar Freunde



### 10 Jahre Arbeit am Köf 323 958

Gemessen am Alter der Kleinlok sind 10 Jahre nicht spektakulär, wurde sie doch im Jahr 1954 gebaut. Gründe für die lange Zeit der Aufarbeitung gibt es mehrere. Weil „natürlich“ stets alles andere



Der Lackierer bei der Arbeit

wichtiger war, und die Restaurierung quasi als "Füllarbeit" durchgeführt werden musste, gingen die Jahre ins Land. Ge-

duld ist auch eine der Eigenschaften, wenn nicht Tugenden, die Oldtimer-„Schrauber“ ganz allgemein mitbringen müssen. Und es gilt für uns: Nur das wird „außer Haus“ gegeben, was solide finanziert werden kann, vielleicht auch für den Fahrbetrieb insgesamt unerlässlich ist. Entscheidungen, wann Fremdarbeiten vorteilhafter sind als Eigenleistungen, sind nicht immer leicht zu treffen. Hier war es pure Eigenleistung – und deren Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen!



So schön rot ist sie jetzt – noch!

Ihren ersten öffentlichen Auftritt hatte die Lok beim Jubiläumsfest "100 Jahre AW Nürnberg".



### Portrait Hans-Peter Schenk

Es war ein warmer Sommertag im Juli 1997, als sich Hans-Peter Schenk mit den FME-lern Schulz und Lahmer in der Kantine im Hauptbahnhof Nürnberg traf. Es gab Leberkäs' mit Ei und einen Apfelsaft dazu. Irgend so eine Museumsbahn hatte ihn über die VAG Nürnberg aus Würzburg nach Nürnberg gelockt. Kurz und bündig wurde die FME erklärt: Nur eine 52er, ein paar B3y und einige Köfs seien zu betreuen, nichts Aufregendes, aber das einschlägige Staatsministerium in Bayern verlange, dass wir einen OBL (Obersten Betriebsleiter) haben müssten, um eine

Zukunft als anerkanntes Eisenbahnverkehrsunternehmen zu haben. Ach ja, einen „Halberstädter“ Speisewagen haben wir auch noch, der hängt hinter einem DB-Zug und fährt immer am Wochenende von Coburg nach München und zurück mit – das erzählten sie.

Oberster Betriebsleiter von einer Museumseisenbahn hörte sich für den Gesprächspartner Schenk gut an, aber was sei eigentlich ein Halberstädter? Seine Kenntnisse in punkto Eisenbahnbetrieb stammten aus frühester Kindheit, als er im Vorschulalter mit einer 64er und einer V200 von Märklin im Kreis fuhr. Er wusste nicht, auf was er sich da einlassen würde, aber die Jungs von der FME sahen ihn so mitteilidig an, dass er schließlich „ja“ sagte.

„Nächste Woche ist Mitgliederversammlung. Sie kommen doch, damit wir Sie unseren Mitgliedern gleich vorstellen können?“ Gesagt, getan – Prof. Dr. Wagner begrüßte ihn im Vorfeld der Mitgliederversammlung recht herzlich und eröffnete, dass das Staatsministerium den OBL im Vorstand sehen möchte. „Und im Übrigen ist der Platz des 1. Vorsitzenden bei der FME noch frei. Ich bin schon im Dehnberger Hof Theater Erster, da könnten Sie doch den Ersten bei der FME machen. Ich mach’ den Zweiten und Sie müssen sich in Würzburg um nichts kümmern. Wir machen alles in Nürnberg“. Na bravo, dachte sich Aspirant Hans-Peter Schenk.

Die Mitgliederversammlung fing an, die Mitglieder wurden begrüßt und über die zurückliegenden Ereignisse informiert. Unser Gast wurde als neuer OBL vorgestellt. Dann kamen die turnusmäßigen Wahlen zum Vorstand – und es kam wie es kommen musste. Mangels Gegenkandidat war der OBL ruck-zuck auch noch 1. Vorsitzender. So fing alles an.

Anfangs musste sich der neue Vorsitzende und OBL durch zahlreiche Ordner ins



Meine Lieblingsjacke - oder man sieht rot?

Vereinsgeschehen einlesen und die Aktiven kennenlernen. Junge Menschen, die den Speisewagen organisieren, Wagen entrosteten, lackieren, rangieren, Köf fahren oder Schlacke schaufeln. Diese Menschen brachten sein bisheriges Bild von der angeblich jungen, verantwortungsscheuen Spaß-Gesellschaft gehörig ins Wanken. Er lernte Mitglieder kennen, die mit Stolz ihre Eisenbahneruniform tragen, sich einen Rauschebart und einen Bauch zulegten, um den echten Nikolaus täuschend ähnlich zu sehen, Dampflokomotive fahren und das alles für ein freundliches Lächeln der Fahrgäste, für einen bewundernden Kommentar vom Opa zum Enkel, den der Dampflokführer noch hören konnte.

Es sind allesamt Ehrenamtler, die ihrer heimlichen Berufung nachgehen und Eisenbahn eins zu eins „spielen“, selbstverpflichtend mit hoher Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste oder Kunden, wie es heute so schön heißt.

Mittlerweile waren für Hans-Peter Schenk B3yg, B4yg, Wrg, Köf II, N4 und Anna keine spanischen Dörfer mehr. Es lief vermeintlich ganz gut, bis ein Herr von der Sparkasse anrief und vom „Feuer unter dem Dach“ sprach, weil kein Geld mehr da sei. „Sie müssen als 1. Vorsitzender tätig werden, sonst haften Sie persönlich“, hieß es kurz und bündig. Da war sie für ihn geplatzt, die Seifenblase, die des schönen Frühstücksdirektors, der sich in Würzburg um nichts kümmern müsse.

Also jetzt ran an die Bestandsaufnahme, wie es soweit kommen konnte: Fakten analysieren, fixe und variable Kosten ermitteln, Kalkulationswerkzeuge entwickeln, Strategien ausarbeiten und wirtschaftliches Handeln bei den Ehrenamtlern einführen.

All das waren betriebswirtschaftliche Aufgaben, die ein gelernter Bauingenieur sich erst einmal selbst aneignen musste. Es hat Spaß gemacht, logisch Stein für Stein zusammen zu fügen und sich neues Wissen anzueignen.

Natürlich hatte er Helfer, Mitstreiter und viel Verständnis bei den Aktiven. Sie unterwarfen sich mit bewundernswerter Selbstdisziplin strenger Ausgabenüberwachung. Jede Mark und später jeder Euro wurde zweimal umgedreht, bevor er einmal ausgegeben wurde. Firmenspenden wurden akquiriert, Schaffnermützen in den Zügen wie Klingelbeutel in der Kirche herumgereicht, um Spenden einzusammeln. Mit einigem, wenn auch nicht durchschlagendem Erfolg.



Mehrere Interpretationen sind möglich: Schon mal ein Vorgeschmack, wie es hinter Gittern ist? Oder: Schaut er streng nach vorne oder zurück?

Große Kostenblöcke wie die Geländemiete Nordostbahnhof wurden durch Standortverlagerung einfach weg rationalisiert. Fahrzeuge wie unsere Tegernseewagen wurden über Jahre selbst instand gesetzt, und die Aufarbeitungen von Fahrzeugen mit Drehgestellen wurden zur Kostenreduzierung unter fachkundiger Begleitung unseres tschechisch sprechenden Mitglieds ins benachbarte Ausland vergeben. Jede Werksbesichtigung zur Beurteilung des Arbeitsfortschritts wurde schon im Vorfeld von einer deftigen Brotzeit bei dessen Tante begleitet, und wenn wir nicht allzu streng mit dem dortigen Werksdirektor umgegangen sind, auch noch von einem Mittagessen in die Brauereigaststätte Plzen, der Geburtsstätte des Pilsner Urquells.

Ausgabendisziplin und Fahrpreiskalkulation zeigten bald gewünschte Erfolge. Die Finanzen stabilisierten sich und die Schulden nahmen planmäßig ab, ja es konnte sogar Eigenkapital geschaffen werden. Kontinuierlich wurde das Image aufpoliert, der Service für den Kunden wurde in den Mittelpunkt unseres Handelns gestellt, ordentliche Berufskleidung des Eisenbahn-betrieblichen Personals forciert,



Aktive Öffentlichkeitsarbeit ist zwar kein originäres Eisenbahner-Hobby – doch unverzichtbar für unseren Erfolg. Hier werben der 1. und der 2. Vorsitzende am Infostand.

um neue Mitglieder geworben. Inzwischen wagen sich sogar weibliche Wesen unter die Aktiven und sorgen dafür, dass die Sitten nicht schleichend verrotten. Und sie haben Augen für Dinge, die Männer offensichtlich nicht sehen.

Der betriebsfähige Fahrzeugbestand wuchs zur vernünftigen Größe heran, immer perfekter wurden Wartung und Instandhaltung. Jetzt weiß man, was vor allem zeitlich selbst gemacht werden kann, und was besser von einer Fachwerkstatt erledigt werden soll.

Nicht nur das Vereinsmanagement, sondern auch die Eisenbahngesetzgebung fordert kontinuierliche Weiterentwicklung und erlaubt es nicht, sich auf dem Status Quo auszuruhen. Ist ein Projekt abgeschlossen, warten schon wieder neue auf Erledigung – Sicherheitsmanagement-System, V200 001, Hallenbau, neues Vereinsgelände – um nur einige zu nennen.

Und wann wird es leichter, wann ist es soweit, dass sich Hans-Peter Schenk wieder auf den vor über 15 Jahren versprochenen Frühstücksdirektorposten zurückziehen kann? Er weiß es nicht.

Auf die Frage, ob er es nochmals genauso machen würde, wenn die Zeit zurückgedreht werden könnte, würde er trotz

manchen Leids gestehen: „Ja jederzeit wieder“.

Und warum? Weil die Augen von Kindern, die einen Dampflokführer bewundern, es wert sind. Und so freut er sich als Eisenbahnbetriebsleiter und 1. Vorsitzender, wenn der demnächst wieder einen fahren lassen darf (Humor hat er immer).



### HUSA-Lok zu Gast

Wenn ein Verein wie wir anderen Unternehmen Hilfe leisten kann, ist das auch eine Bestätigung für unsere Kompetenz.

So war Mitte September eine defekte HUSA-V 60 bei uns zu Gast und konnte mit Hilfe unseres Skl durch Tausch des Luftverdichters wieder flott gemacht werden.



Das Skl in Arbeit

Offen gestanden: Ein wenig stolz macht uns Ehrenamtler und Hobbyschrauber das schon...



### 40 Jahre Hafen Nürnberg

Der Hafen Nürnberg feierte am 30. September 40jähriges Jubiläum. Dass wir als Nürnberger EVU mit dabei waren, ist fast selbstverständlich, haben wir doch in unseren Fahrprogrammen der letzten Jahre auch eine „Hafenrundfahrt“ angeboten – freilich auf der Schiene.



Eisenbahn und der Hafen als „Vermittler“ für Passagierfahrten sowie Frachtgut-Transport auf dem Wasser gehören untrennbar zusammen

Wir hatten an diesem Tag 5.000 Passagiere in den Zügen, gezogen mit Dampf- und Dieselmotoren.



Ein ungewöhnliches Bild sind diese Hilfskonstruktionen – doch für die Sicherheit der Fahrgäste unerlässlich

Erstmals kam es zur Anfahrt ins neue Containerterminal. Diese großzügige Anlage hat wohl unsere Fahrgäste beeindruckt – wer von uns „Normalbürgern“ kommt schon einmal dorthin?

Von 11-19 Uhr waren unsere 52 8195 und V 60 11011 unermüdlich im Gelände des Hafens unterwegs.

Zusammen mit Vorbereitung und „Nachbereitung“ der Fahrdienste (das wird gerne vergessen!) war das wieder großer Einsatz unserer Aktiven. Die „nebenher“ alle so etwas wie einen normalen Beruf ausüben.



## Weinfahrt nach Wertheim

Fahrten ins fränkische Weinbaugebiet gehören längst zu den „Klassikern“ unserer Fahrprogramme und werden gerne angenommen. Wertheim ist ein schönes Städtchen und nicht nur des Weines wegen einladend. Der dort angebaute und vergorene Traubensaft hebt natürlich wegen seiner berühmten Qualität die Attraktion.

Die Fahrt ging von Fürth ab, dann über Nürnberg und Crailsheim ins reizvolle und landschaftlich reizvolle und abwechslungsreiche Taubertal.



Auf nach Wertheim: Im Oktober ist es morgens schon wieder dunkel

Noch mal das Thema „Attraktion“: Das besondere Wein-Menü und die obligatorische Weinprobe in der historischen Eisenbahn vereinen Liebhaber beider Genüsse: Edlen Tropfen und historisches Eisenbahn-„Ambiente“.



## Modelleisenbahner-Jubiläum

Es ist kein Wunder, dass unseren Fans auch die Modelleisenbahn am Herzen liegt: Eisenbahn nicht 1:1, sondern 1:87 – für viele aller Eisenbahnfans, die ihre Kindheit in der Vor- und Nachkriegszeit

verbrachten, liegt der Ursprung ihrer Eisenbahn-Begeisterung. Das war zu Zeiten, als es noch keine elektronischen „Spielsachen“ wie Computer, Handys, Smartphones und Ähnliches gab, eines der beliebtesten Weihnachtsgeschenke für sehr junge „Männer“. Diese Generation kann sich lebhaft daran erinnern, dass man sich bei ebenerdigen Anlagen auf den Bauch legen musste, um durch gleiche Augenhöhe das „feeling“ der Echtheit zu haben. Das Intakthalten der Elektrik und das Einbetten der Modelleisenbahn in Stadt und Land prägte nicht zuletzt die Fingerfertigkeit junger Menschen – und der Modellbau regte die Fantasie an.

Die Verwandtschaft unserer Hobbys führte dazu, dass wir von der FME uns mit



einem Info-Stand am 25jährigen Jubiläum beteiligten, das der 1. Märklin-Club Nürnberg e.V. in seinen Vereinsräumen feierte.

Besucher konnten auch hier wieder staunen, mit welcher Akribie, mit welchem Ideenreichtum und liebevollem Einsatz die Modelleisenbahner ihrer Leidenschaft

nachgehen. Wir wünschen den Modelleisenbahnern alles Gute!



### Aufarbeitung Skl 53-306

Der Begriff „Aufarbeitung“ deckt alles ab, was im weitesten Sinne Reparatur oder auch Restaurierung beinhaltet. Das heißt meist „Generalrestaurierung“ mit dem Ziel der „Betriebsbereitschaft“. Mit großem Einsatz haben unsere Vereinslackierer nun Fahrzeugrahmen und Atlas-Ladekran zu einem Top-Aussehen verholfen. Nun hoffen wir, in Bälde das Führerhaus aufsetzen zu können.



Bei schönem Wetter: Raus aus dem Loksuppen



### Erstmals Ziel nicht erreicht

Während die Nikolausfahrten „rund um Nürnberg“ am Samstag des ersten Wochenendes im Dezember planmäßig und mit guter Auslastung abliefen, war die Fahrt zu den Weihnachtsmärkten in Regensburg vom Pech verfolgt. Die Nachfrage war überwältigend – es mussten in Kürze noch zwei Wagen herangeschafft und eingestellt werden.

Ideales Winterwetter! Umso trauriger – im wahrsten Sinne des Wortes – war die Tat-

sache, dass das Fahrtziel Regensburg wegen eines heißgelaufenen Lagers am Fahrwerk der 52er in Neumarkt aufgegeben werden musste. Unsere Fahrgäste wurden gebeten, den dortigen Weihnachtsmarkt sozusagen als Ersatz zu besuchen. Der Markt war zwar klein, aber von hohem Niveau: Kein Rummel und Kitsch, sondern gediegene Stände mit Angeboten von Handwerk und Gastronomie aus der oberpfälzischen Region.

Die Fahrt zurück wurde vorsichtshalber früher angesetzt. Eine E-Lok der DB AG war eingetroffen, um unseren langen Zug nach Nürnberg zu ziehen.

Dann tat sich neues Unheil auf: Wegen einer Weichenstörung blieb ein ICE vor uns und weitere Züge hinter uns in Postbauer-Heng „hängen“.



Das sieht bedrohlich aus!

Es war übrigens das erste Mal in der Geschichte unserer FME, dass ein Fahrtziel nicht erreicht wurde. Pannen kleinerer und auch etwas größerer Art gab und gibt es freilich immer wieder – sie wurden stets behoben. Meist haben die Fahrgäste gar nichts davon mitbekommen – das ist auch ein Nachweis für die Kompetenzen unserer erfahrenen Lokführer und der zahlreichen Schrauberhelfer. Dass auch die „große“ DB AG von solchem Ungemach geplagt wird, ist freilich ein schwacher Trost.

Sehr viel Trost gab uns die erstaunliche Tatsache, dass nur verschwindend wenige Nikolausfahrt-Teilnehmer den Fahrpreis zurückerstattet haben wollten. Viele verabschiedeten sich mit der Bemerkung – es sei so etwas wie ein „Spende für die Lokreparatur“. Danke sagen wir diesen Spendern allen.

Die 52 8195 wird wieder voll fahrfähig gemacht – die Vorbereitungen laufen bereits und werden bis zum Ende der Winterpause erfolgreich beendet...



Ohne Worte

Foto Golombek



Anmerkung der Redaktion:  
Das nächste Journal erscheint im Juli 2013

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

Verantwortlich für den Inhalt:  
Dr. Ekkehard Wagner