

## FME - Journal 1/2013

### Kurznachrichten aus dem Alltag des Vereinslebens

Liebe Mitglieder und Freunde der FME!

Zurzeit überschlagen sich für unsere FME die Ereignisse – und damit die Anforderungen für unsere aktiven Mitglieder. Zunächst soll in diesem Sommer, hoffentlich im September die lang ersehnte Halle zum Wetterschutz unserer wertvollen Dampflok aufgebaut sein. Sie wird ausreichend Platz bieten, um auch während der Wintermonate Arbeiten an einem weiteren Schienenfahrzeug unter erträglicheren Bedingungen zu ermöglichen. Gleich mehrere Hauptuntersuchungen für Loks – in erster Linie für die 52 und die V60 – und mehrere Personenwagen müssen durchgeführt oder aber für die Bewältigung der Fahrsaison 2014 vorbereitet werden. Da wir zum Zweck unausweichlicher Kosteneinsparungen viele aufwändige Arbeiten in eigener Regie erledigen müssen(!), bedarf erfolgreicher Ablauf gründlicher Planung und zeitgerechter Vergabe von Leistungen an Fremdfirmen für Inspektions- und Reparaturarbeiten. Das alles kollidiert immer wieder mit den umfangreichen Vor- und Nachbereitungen unserer Museumsfahrten, die neben der Erhaltung historisch wertvoller Fahrzeuge naturgemäß die wichtigste Aufgabe der FME sind: Dampfzugfahrten durch schöne Landschaften hin zu attraktiven Zielen mit vielen zufriedenen Fahrgästen sind für uns nicht nur Bestätigung dafür, dass wir es als vom Freistaat zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen leisten „können“, sondern dass die Öffentlichkeit –das sind Eisenbahnfans, neugierige und geschichtsbewusste Zeit-

genossinnen und -genossen, an Technik Interessierte und (vor allem) Kinder – an unserem Hobby teilhaben. Wer die unglaublich umfangreichen Tätigkeiten rund um eine „Zuggarnitur“ mit allem Drum-und-Dran sowie die im Hintergrund notwendige Bürokratie kennt, kann eigentlich gar nicht daran glauben, dass dies einer relativ kleinen Gruppe von begeisterten Hobby-Eisenbahnerinnen und -Eisenbahnern gelingen kann. Offen gesagt: dazu bedarf es großer Leidenschaft

...



Hans-Peter Schenk  
1. Vorsitzender



### Wichtiger Neuzugang: Zweiwege-Bagger

Seit Weihnachten 2012 haben wir nun endlich auch einen „Zweiwegebagger“.



Zwei-Wege? Er arbeitet auf Straße oder Schiene.

#### Vereinsführung

Dipl. Ing. (FH) Hans-Peter Schenk  
Prof. Dr. Ekkehard Wagner  
Dipl. Ing. Andreas Kroll

Telefon 0911 510 96 38 • Fax 0911 815 55 69 • info@fme-ev.de • www.fme-ev.de  
Die FME ist ein eingetragener Verein im Registergericht Nürnberg VR 1969, vom ZFA Nürnberg zur Förderung von Kunst und Kultur gemeinnützig anerkannt und vom Freistaat Bayern als öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen genehmigt.

Spendenkonto Verein Sparkasse Nürnberg  
BLZ 760 501 01 Konto 120 0555  
Spendenkonto V200 001 VR Bank Nürnberg  
BLZ 760 606 18 Konto 200 0016

Unser Verein konnte dieses Großgerät unter günstigen Konditionen von der Gleisbaufirma Joseph Hubert übernehmen. Dafür sind wir sehr dankbar.

Nach gründlicher Durchsicht durch Fachleute der Herstellerfirma Liebherr – auch hier müssen wir uns besonders bedanken! – und Montage neuer Reifen konnten wir unser „Vielzweckgerät“ in Betrieb nehmen. Auf dieses wartet vielseitiger Arbeitseinsatz – so z. B. für die Unterhaltung unseres Gleisanschlusses, fürs Heben von



Das „neue“, wendige Kraftpaket im Einsatz schweren Teilen an Lokomotiven und Wagen, fürs Laden von Schlacke und – höchst aktuell – für die umfangreichen Erdarbeiten zum Gießen der Fundamente der Fahrzeughalle (s. u.).



### **Winterarbeiten bis in den Frühling hinein werden immer wichtiger**

Die Zeit, die wir als „Wintermonate“ bezeichnen und die damit eigentlich so etwas wie Ruhepausen sein könnten, weil von Anfang Dezember bis in den April hinein in aller Regel keine Zugfahrten stattfinden, dienen Wartungs- und Reparaturarbeiten in vielen Bereichen: die Dampflok ist „immer“ dabei. So wurde an ihr der Rostlagebalken ausgebaut, gerichtet und wieder eingebaut. Es ist fast immer das Gleiche: Der Einbau gestaltete sich letztendlich doch nicht so einfach wie gedacht. Deshalb dauerten die Arbeiten bis tief in die Nacht. Auf dem fol-

genden Bild war's zwar außen hell, aber in der Feuerbüchse tiefste Nacht.



Schwarz wie die Bergleute in der Kohlenzeche Zeitgleich bauten unsere rüstigen Rentner Günther Rausch und Rolf Brincks ihre „Bahnmeisterei“, einen Lagerschuppen für Gleisbaugeräte und Motordraisinen, damit diese auch vor Wetterunbilden geschützt sind.



Eine saubere Handwerksleistung!

Weitere typische und sich nach Jahren wiederholende Reparaturarbeiten sind an den Wagenheizanlagen notwendig. Ganze Rohrverbindungen müssen neu gefertigt werden, damit es in unseren Zügen im Winter mollig warm ist. Würden wir mit solchen und vielen anderen Reparaturen Fachfirmen beauftragen, wären wir mit unseren Finanzen rasch am Ende. Dabei ist es durchaus bemerkenswert, dass viele Arbeitsvorgänge nach sachkundiger Anleitung durch einschlägig ausgebildete Vereinsmitglieder „gelehrt und erlernt“ sind.



Hartlöten über Schnee

Richtige Schwerarbeit ist auch die Aufarbeitung von defekten Puffern, die selbst andauernd harten Belastungen ausgesetzt sind.



Wahre Schwergewichte – auch ohne Feder

Echte Winterarbeit ist auch die Vorbereitung von Waschlukern zum Einbau in die Dampflok im Vorlauf der zu vor Beginn der Fahrten jedes Jahr fälligen Wartungs- und Reparaturarbeiten.



Zum Einbau vorbereitete Waschlukern

Ein Glücksfall sondergleichen ist es für uns, dass auch 20 Jahre nach Übernahme der 52 8195 durch unsere FME das Betriebswerk Zittau weiterhin „ihre“ Lok wartet. Allerdings jetzt bei uns in Nürnberg!

Zusätzlich zum treuen „Stammpersonal“ Horst Schäfer und Achim Urban waren noch drei ehemalige Fachleute der



Noch gibt's eine Menge zu tun.

Zittauer Werkstatt angereist. Diese jährlichen Stehbolzen-Aktionen, bei denen auch noch sonstige Wartungs- und Reparaturarbeiten von unseren Freunden aus Zittau ausgeführt werden, haben schon fast Tradition. Aufgrund deren früheren, in langen Jahren gesammelten Erfahrungen mit unserem „Dampfross“ werden die Arbeiten an der 52er ausgesprochen fachmännisch ausgeführt. Wir sagen unseren Helfern und Experten Wolfgang Schmid, Wolfgang Tempel und Rainer Helmich herzlichen Dank – und freuen uns schon auf die Aktion 2014!!

Nicht zuletzt und gar nicht ganz nebenbei finden immer wieder Personalschulungen zur ordnungsgemäßen Arbeit in vielen Bereichen unseres Eisenbahn-Hobbys statt. Diese vermitteln uns die Hoffnung, dass wir uns mit diesen profunden Fortbildungsmaßnahmen nicht nur unsere ehrenamtliche Arbeit etwas erleichtern, sondern vor allem der Sicher-

heit und Zuverlässigkeit unseres Fahrbedriebs dienen können.



Intensives Lernen und Wissenstransfer werden „abgeprüft“.

Schließlich wissen wir, welche große Verantwortung wir für unsere Fahrgäste und den sicheren Eisenbahnverkehr haben. Hier gilt unser besonderer Dank dem Profitrainer Wolfgang Frank, der in seiner Freizeit fundiertes Wissen unseren Betriebseisenbahner vermittelt.

Ach ja – 25 t Kohlen müssen auch noch in den Tender der Dampflok transportiert werden. Der „alte Fuchs“ tut Jahr für Jahr seine Dienste. Er ist nicht nur blau, sondern verfügt über ein echtes Blaulicht. Spaß muss sein, auch in kleinen Dingen...



Kohle marsch! Muss er jetzt bald in Rente, weil der „Gelbe“ da ist? Aber Hallo! Andere haben sich auch schon erfolgreich gewehrt, nicht abgeschoben zu werden!



## Wir bauen ein Gefängnis, oder?

Viel wurde gemunkelt in den Tagen davor. Gibt es schwere Jungs bei der FME, die weggesperrt werden müssen? Oder soll es eine historische Erziehungsstätte für Jungs sein, die zu oft neben der Arbeit stehen? Entwarnung – es soll nur ein weiterer erfolgreicher Schritt zur Erleichterung harter Arbeiten sein.

Endlich haben wir es geschafft, neben die „Arbeitsgrube“ – ehemals Waage – eine solche für Asche und Schlacke einzurichten. Ab jetzt entfällt das mühsame, ja nervige Abtragen von Kohlenasche und -schlacke vom bisher genutzten Betonestrich. Es ist ab jetzt professionellere Arbeit möglich, müssen doch Asche und Schlacke nicht mehr schweißtreibend per Hand in einen Container geschaufelt werden.



Da geht es zur Sache.

Zudem kann die neue Grube mehrere „Ladungen“ von Abbrand aufnehmen. Der Zweiwege-Bagger oder unser altbewährtes SKL schaffen dann die Verladung in den Container zur umweltgerechten Entsorgung in Kürze.

Wie schon bei der Arbeitsgrube half uns unser Mitglied und der Seniorchef der Firma Findeis den harten Beton mit einer Diamantsäge erfolgreich zu Leibe zu rücken. Saubere Schnitte, bei denen sich

mancher Chirurg etwas abgucken könnte.



Auch hier saubere Arbeit, wie man sieht...



### Ostereiersuche

Am letzten Tag des Monats März ging es wieder hinaus in die Natur zum Ostereiersuchen. Mit gut besetztem Zug war es über Neumarkt auf die Anschlussbahn



Ein weites Suchfeld für die Kleinen

der Firma Bögl gegangen. Der Osterhase war diesmal besonders fleißig gewesen, wie das Bild von dieser großen Wiese am Haltepunkt „Sengenthal“ zeigt. Es wurden offensichtlich alle farbigen Eier und dazugehörige Süßigkeiten gefunden. Wo dieser Haltepunkt liegt? Manche ältere Zeitzeugen mit guter Streckenkenntnis erinnern sich: Das ist das letzte Stück der früheren Strecke Neumarkt-Beilngries, die sich an einigen Stellen mit ihrem Konkur-

renten, dem alten, heute romantischen Ludwigs-Kanal traf.

Solche Zuggarnituren sieht diese „Reststrecke“ fast nie – es sei denn, die FME kommt.



Heute historischer Haltepunkt Sengenthal



### Die Stangen sind zurück und:

#### Auf nach Pilsen!

Nach mehrwöchiger Aufarbeitung der Treibstangen unserer Dampflok waren diese gerade noch rechtzeitig zur Osterfahrt in Nürnberg angekommen.

Die sogenannten Stangenschlösser wurden aufgeschweißt, geglüht und gefräst! Auf diese Weise wurde der Urzustand der Teile wiederhergestellt.



Sodann wurden die Lagerschalen in die Stangenschlösser eingepasst und die Lager neu ausgegossen.

Unser Horst Schäfer schabte die Lager noch passend zu den Treibzapfen ein. Wir hoffen nun, dass wir wieder wie früher

ohne Lagerprobleme weiter "dampfen" können.



Horst Schäfer bei der Feinarbeit

Die für die starke Erwärmung notwendige Fehlersuche zieht sich ja nun schon nahezu drei Jahre hin – auch die Meininger konnten und können bis dato die Gründe für das Heißlaufen der Lager nicht lokalisieren. Unser Vorstandsmitglied, Dampflokführer und Dipl.-Ing. Sebastian Pfaller hat sich intensiv in das Problem eingearbeitet und – im Grunde – schon so etwas wie intensive Grundlagenforschung betrieben.



Dieser Bahnhof ist uns längst vertraut.

Nach der Reparatur ging es wieder einmal „auf nach Pilsen“! In rascher Fahrt ging es über Amberg, Schwandorf, Furth im Wald, ins „gelobte Land des herben Bieres“. Leider stand die angekündigte

tschechische Dampflok aus Pilsen nicht zur Verfügung, so musste eine Diesellokomotive der Firma Metrans die Reise ab Furth im Wald übernehmen. Diese zog uns dann stramm zum Ziel unserer Fahrt.

Dort waren selbstredend und obligatorisch Brauereiführung und Stadtrundgang auf dem Programm für unsere Fahrgäste. Wer es versäumt hatte, in der traditionellen Brauerei das Getränk zu genießen, konnte es auf der Rückfahrt freilich im historischen Mitropa-Speisewagen und – möglicherweise – zusätzlich im „Bierwagen“ nachholen.

Kurz vor Mitternacht gingen eine erlebnisreiche Fahrt und ein ebenso erlebnisreicher Tag im Endbahnhof Fürth Hbf zu Ende! Das Bild vom Bahnhofsgebäude wurde uns dankenswerterweise von Hans-Peter Pairan zur Verfügung gestellt.



### Arbeiten „Hoch hinaus“ und am Boden

Einer – hier Günter Rausch – musste hoch hinauf, um die „neue“ Uhr am Stammgelände einzurichten. Ein weiterer blieb am Boden und verrichtete „profanere“, aber dafür unverzichtbare Aufgaben wie z. B. das Rasenmähen. Man sieht: Eisenbahn-Hobby in 1 : 1 heißt nicht nur das reizvolle Bewegen von historischem Fahrzeugpark – nein: es bedeutet das Übernehmen



Auf dem Mast: Günter Rausch

mannigfacher Arbeiten. Anspruchsvolle ebenso wie einfach-alltägliche wie die Pflege des Innen- wie Außengeländes.



Vorstandsmitglied Michael Lahmer kümmert sich hier um das Grasschneiden jenseits des Geländezauns.



### Neue Tischlampen im Speisewagen

Unsere Tischlampen im Speisewagen waren nach jahrelangem Einsatz nicht mehr ansehnlich.



Deswegen haben wir „denkmalschutzgerecht“, d. h. in Anlehnung an histori-

sche Vorbilder, neue Speisewagenlampen als Einzelstücke vom Nürnberger Lampensalon nachbauen lassen. Hier sehen unsere Leserinnen und Leser die „edlen“ Lichtspender, die für ein angenehmes Ambiente sorgen,



Unsere treuesten Fahrgäste stoßen auf die Neuerung an – „zum Wohl“!



### Letzte Vorbereitungen für die Errichtung unserer Fahrzeughalle

Schon an vielen Samstagen dieses Jahres stand im Mittelpunkt unserer Arbeitseinsätze die Vorbereitung für den für Ende August geplanten Aufbau unserer lang ersehnten Fahrzeughalle. Nach gründlichen Vorbereitungen im Rahmen der Bauplanung und -genehmigung, nach genauesten Messungen wurden für die Fundamente der großen Halle große



Schachtringe in den Boden eingelassen. Diese werden in Kürze mit Beton ausge-



Hier lässt sich abschätzen, wie groß die Grundfläche unserer Halle sein wird.

gossen und sind massiv genug, um die Standsicherheit der Halle auch bei Sturm sicherzustellen. Das Werk muss gelingen.



### Das Ehrenamt

Immer wieder muss in Erinnerung gerufen werden, dass viele unserer Ehrenamtler schon seit vielen Jahren – manche seit über drei Jahrzehnten! – im Einsatz für unsere gemeinsame Sache stehen. Sie tun das unentgeltlich.



Apropos FME-„Veteranen“: Ein Schnappschuss zeigt sind unsere rüstigen Rentner bzw. Pensionäre Dr. Rainer Schenk, Günther Bald und Leo Kiesel (v.l.n.r.) nach getaner Arbeit ...



## ♪ Sage zum Abschied leise Servus ♪ oder Neue Besen kehren gut, aber die Alten wissen, wo die Ecken sind

Bei der letzten Mitgliederversammlung legten unsere beiden Vorsitzenden Prof. Ekkehard Wagner als Zweiter und Dipl. Ing. Andreas Kroll als Dritter die Vereinsführung gemeinsam in jüngere Hände.



Die „Alten“: Andreas Kroll, Hans-Peter Schenk, Ekkehard Wagner (v.l.n.r.)

Mit viel Stolz durften Prof. Wagner nach 25 Jahren und Andreas Kroll nach 18 Jahren leit(d)enter Funktion fränkischen Balsam für die Kehle und goldene Erinnerungsstücke vom 1. Vorsitzenden Hans-Peter Schenk in Empfang nehmen.



Die „Neuen“: Sebastian Pfaller, Mathias Schenkel, Jens Kussat als scheidender Schatzmeister (v.l.n.r.)

Beide wünschten ihren Nachfolgern Dipl. Ing. Sebastian Pfaller als 2. und Dipl. Ing. (FH) Mathias Schenkel als 3. Vorsitzendem alles Gute und eine glückliche Hand in der Vereinsführung.

[Anmerkung der Redaktion: Das nächste Journal erscheint um den Jahreswechsel 2013/2014](#)

Herausgeber:

Fränkische Museums-Eisenbahn e. V. Nürnberg  
Klingenhofstraße 70, 90411 Nürnberg  
Verantw. f. d. Inhalt: Dr. Ekkehard Wagner