



## F M E - Journal 1/2019

### Kurznachrichten aus dem Alltag des Vereinslebens

Liebe Mitglieder und Freunde der FME!

Immer wieder bedanke ich mich herzlich für das unermüdliche Engagement unserer Mitglieder, Förderer und Freunde – für die mit Enthusiasmus ehrenamtlich geleistete Arbeit aller FME-Aktiven und nicht zuletzt für die vielen „zuverlässigen“ Fahrgäste, die immer wieder unsere Fahrten genießen. Beide Gruppen bedingen sich gegenseitig – hier die Damen und Herren, die die Museumseisenbahn in vielfältiger Arbeitsweise funktionsfähig, d. h. fahrfähig „machen“ und erhalten, dort unsere Gäste jeden Alters, die die Fahrkarten erwerben und mit uns gemeinsam jede „Ausfahrt“ zum Erlebnis machen.

Kürzlich berichtete mir ein Mitglied von einer Unterhaltung auf dem Bahnsteig, als er sich bei einem Aufenthalt aus dem Fenster lehnte: Da pries einer in höchsten Tönen die Zuverlässigkeit der FME – als Museumsbahn-Vielfahrer sei er des Öfteren bei der DB nicht mit dem historischen Zug wieder zum Ausgangsbahnhof zurückgekommen, mit dem er von dort gestartet war: „Pannen über Pannen“. Mit der FME sei ihm dies „nie passiert“.

Ganz stimmt dieses schöne Lob zwar nicht: Seit 1996, also seit bald 23 Jahren sind wir anerkanntes Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, nehmen regelmäßig Eisenbahn-Fans mit auf die Reise. In diesem Zeitraum hat es zwei Pannen gegeben – einmal musste eine Fahrt zu den Weihnachtsmärkten in Regensburg ganz abgebrochen werden, weil an unserer Dampflok ein Lager „heiß lief“. Das war sehr bitter – von

Neumarkt musste mit fremder Hilfe zurückgefahren werden. Die zweite „Havarie“ passierte auf dem Weg nach Bad Kissingen – unterwegs gab die Luftpumpe der Dampflok wegen Kolbenbruchs auf. Die Fortsetzung der Reise wurde durch einen unglaublich glücklichen Zufall möglich. Ein mitfahrender Lokführer der DB konnte seine Maschine holen, und dann ging's mit Vorspann – vorne die rote Diesellok V90 und dahinter unser Dampfgepöhl – beschaulich zum Zielort und dann wieder so weit nach Hause, bis unsere heran zitierte V60 vorgespannt werden konnte. Nicht weit vor Mitternacht liefen wir wieder in Nürnberg ein und erteten anerkennenden Beifall von unseren Fahrgästen, die Zeugen des Krisen-Managements waren.

Nun aber zur Gegenwart: Wieder haben wir im vergangenen Jahr viel geschafft – angefangen vom Abschluss der Hauptuntersuchungen unseres Speisewagens, des Bierwagens sowie des B4yg, über die Einsätze unseres Zuges beim Dampfspektakel in und um Trier bis hin zu den zahlreichen (Dampf-)Sonderfahrten und den vielen V60-Einsätzen. Nicht zu vergessen seien die Vermietungen unserer Köfs und deren Betreuung an ihrem Einsatzort. Von außen nicht zu sehen sind die unermüdlichen, vielen kleinen und großen Aktivitäten „zwischen den Fahrten“ auf unserem Vereinsgelände. Für Schrauber und Tüftler an unserer „hardware“ ist der ständig anwachsende Bürokratismus eine Herausforderung. Fahrkartenverkauf

gehört zum Hobby. Umfangreiche Schreibtischarbeiten, saubere Buchhaltung und Finanzplanung sowie – vor allem – das Sicherheits-Management verschlingen sehr hohen Zeitaufwand. Dass dies alles erfolgreich geleistet wird, ist höchst anerkennenswert.

Das nun begonnene Jahr 2019 wird sicher wieder turbulent – mit Freude sehen wir der Fertigstellung der beiden „Dr. Schenk-B3yg“ entgegen. In Budweis gehen die Karosseriearbeiten voran und werden noch im Winter mit Lackierarbeiten abgeschlossen. Mit Spannung sehen wir dem hoffentlich diesmal möglichen Besuch unserer 52 8195 in Zittau entgegen – im Rahmen einer Mehr-Tage-Fahrt durch Bayern, Tschechien und Sachsen dampft unsere Lok durch ihre ehemalige Heimat: Dies wird ein zünftiges „Vor-Geburtstagsgeschenk“ für unseren Meister am Volant dieser Maschine, unserem passionierten Lokführer Horst Schäfer zum 80. Wiegenfest im kommenden Monat Mai. Man sieht, unser Hobby hat auch sehr viel mit Gefühlen zu tun.

gez. *Hans-Peter Schenk*  
1. Vorsitzender



## Die Instandhaltung bei der FME – ein Rückblick auf 2017 und 2018

### Motorinstandsetzung und Hauptuntersuchung an 322 614

Unsere Kleinlokomotive „Köf II 322 614“ hat in ihrer Zeit bei der FME schon viel von der Welt gesehen. Zuletzt war sie bei einer Gleisbaufirma im Einsatz. Nun darf sie bei einer Logistikfirma zeigen, was sie noch drauf hat, davor hat sie allerdings durch unsere Ehrenamtlichen umfang-

reiche Aufarbeitung genossen. Während die „normale“ Hauptuntersuchung des



Der Ausbau der Zylinderköpfe fordert akrobatische Künste



Der Riss im Zylinderkopf ist kaum zu erkennen

Fahrwerks und der tragenden Fahrzeugstruktur beginnt und bei der Revision des Lätewerks endet, wurde der 128-PS-Reihensechszylinder zerlegt und ein gerisener Zylinderkopf getauscht. Eine Fach-

firma arbeitete die Einspritzpumpe komplett auf. Schließlich wurde dem Fahrzeug noch ein wenig frische Farbe spendiert. Wir freuen uns, dass die Arbeiten noch im Jahr 2017 abgeschlossen werden konnten und hoffen, dass alle Beteiligten noch lange Freude an ihrem Einsatz haben werden.



Da fehlt noch etwas?

### **Inbetriebnahme eines Gleisanschlusses und Einsatz von Kleinloks**

„Außenwerk Stadtgrenze“ war eines der Schlagwörter im Frühjahr. Dort nahm eine Logistikfirma den Gleisanschluss des früheren Quelle-Lagers wieder für den Warenumschlag in Betrieb und trotzte so dem großflächigen Rückbau von Bahnanlagen und massiv wachsendem LKW-Verkehr in der Stadt. Auch die FME hatte ihren Anteil daran und unterstützte das Projekt mit Know-How, Schulungen des Personals und mit tatkräftigen Arbeiten. Seither sind unsere Kleinloks in wechselnder Besetzung im Einsatz auf dem Gelände und rangieren „wie früher“ die vollen Güterwagen in die Halle, stellen die leeren Waggons zur erneuten Abholung bereit. Herkömmliche Verfahren sind also doch von Interesse, weil wirtschaftlich...



323 016 und 323 958 im Einsatz

### **Arbeiten im Gleisanschluss**

Nachdem wir in unserem Gleisanschluss die beiden Hallengleise und die daran anschließenden Gleise in Länge von etwa 300 m getauscht hatten, wurden die Gleise eingeschottert und durch eine Stopfmaschine in die richtige Höhenlage



Die Stopfmaschine in unserer Halle

gebracht. Das bringen „Ehrenamtliche“ – allerdings mit Hilfe eines eisenbahntechnischen Großgeräts – zustande! Außenstehende, die uns nur von unseren Fahrten her kennen, können sich solche Leistungen „nebenher“ wohl nicht vorstellen. Da alle Gleise neu mit Betonschwellen gebaut wurden, sind wir zuversichtlich, dass wir unsere lange Freude damit haben werden.



Die Vorbereitung zum Stopfen

### Kessel-Hauptuntersuchung an unserer Dampflok 52 8195

Eine besondere Herausforderung war die in vorgeschriebenen Zeiträumen notwendige Kessel-Hauptuntersuchung unserer Dampflok 52 8195 Ende 2017 – sozusagen als Grundlage für viele weitere Aktivitäten im folgenden Jahr.

te, musste nun tatsächlich ausgeführt werden: Inzwischen war die Blechstärke des Feuerbüchsenblechs der Verbrennungskammer so gering geworden, dass in der nächsten Hauptuntersuchungsperiode sicherlich das Grenzmaß erreicht worden wäre. Daher entschlossen wir uns, den Tausch noch vor den Weihnachtsfahrten Ende 2017 vorzunehmen. Bereits im Vorfeld waren mehrere Angebote eingeholt worden, so dass wir uns auf deren Grundlage für eine Ausführung durch eine Kesselbaufirma in Nürnberg mit effektiver Unterstützung von unserer Seite entschieden. So konnten wir uns unter anderem eine kostspielige, natürlich auch arbeits- und zeitaufwändige Überführungsfahrt zu einem Instandhalter an dem Orts ersparen.



Der Ausbau des Hauptluftbehälters



Vorbereiten und Bohren des neuen Blechs



Das Gießen der Feuerschirmsteine

Was sich bei vorangegangenen Kessel-Untersuchungen bereits angedeutet hat-

Aber schließlich war es geschafft, und unser Lieferant konnte mit den Schweißarbeiten beginnen, die recht zügig vorangingen. Mit tatkräftiger Unterstützung unserer sachkundigen Kameraden und Dampflok-„Urgesteine“ aus Zittau wurden zunächst knapp 50 Stehbolzen und

schließlich das verschlissene Blech ausgebaut – inklusive aufwändiger, aber un-



**Einpassen des neuen Blechs**

vermeidbarer Demontearbeiten an Verkleidungsblechen und sonstigen Anbauteilen.



**Das Team der Winterarbeiten an unserer 52 8195**

Vermutlich aufgrund der exzellenten Vorbereitung durch die FME war die umfangreiche Reparatur rasch fertig gestellt. Die danach anstehenden Kesseldruckproben (kalt und warm) verliefen ohne

Beanstandung, so dass die Kessel-Hauptuntersuchung mit kurzer Probefahrt nach Siegersdorf Ende November abgeschlossen wurde. So fanden die Weihnachtsfahrten 2017 wie geplant statt.

### **Die Hauptuntersuchung unserer Vierachser**



**Auf dem Weg nach Budweis**

Ebenfalls noch ins Jahr 2017 zurück reicht die Hauptuntersuchung unserer Vierachser BDyg (besser bekannt als „Bierwagen“), B4yg und des Speisewagens. Diese weilten seit Anfang 2017 in Budweis.



**Die Unterseite nach dem Sandstrahlen**

Leider kam es aber zu Verzögerungen, so dass die drei Wagen während der gesamten Saison 2017 nicht zur Verfügung

standen, was natürlich einen erheblichen Finanzverlust für unseren Verein bedeutete, weil wir für unsere Fahrten fremde Wagen anmieten mussten.

Nachdem wir unsere Präsenz vor Ort und besonders unsere aktive Mitarbeit in der dortigen Werkstatt ab Herbst 2017 massiv intensiviert hatten, bekam der Auftrag den nötigen „Schwung“. Mit zahlreichen Besuchen mehrerer FME-Aktiver wurden die dortigen Arbeiten unterstützt. Das führte zur Fertigstellung der Wagen im April 2018. Insbesondere begleiteten wir aktiv die Instandsetzung der Drehgestelle und sorgten für den nötigen Innenausbau – stets in Form von Wochenendeinsätzen in Budweis.

Der große Tag kam am 21.04.2018: Während ein FME-Team schon seit 19. bzw. 20. April in Budweis weilte, fuhr eine FME-Überführungsgruppe mit der V60 11011

Wir – eine starke Truppe – nannten uns längst „Budweisaner“, weil wir gemeinsam in der Ferne, weit weg von der Hei



**Einbau der aufgearbeiteten Blattfederpakete**

mat eine erstaunliche Teamarbeit zuwege brachten. Ohne die hätten unsere Fahrzeuge nicht nur noch viel länger für unsere Fahrten gefehlt, sondern sie wären wahrscheinlich auch mit mehr Mängeln und vor allem weit höheren Kosten „nach Hause“ gekommen. Schließlich haben wir in früheren Jahren in dieser Beziehung bei anderen Firmen schlechte Erfahrungen machen müssen.



**Unser Bierwagen „nackt“, weil sandgestrahlt**

und den beiden als „Dr.-Schenk-Wagen“ bekannten B3yg 87 939 und 88 350 von Nürnberg über Amberg, Schwandorf, Furth im Wald, Klattovy, Horaždovice Předměstí nach Budweis. Das waren knapp 400 km Fahrt auf überwiegend eingleisigen Strecken durch Franken, die Oberpfalz und Tschechien.



**Fast einbaufertiges Drehgestell**



Dass wir immer auf strenge Sparsamkeit achten müssen, versteht sich von selbst.

So ist eine der immer wiederkehrenden Episoden in Form gemeinschaftlicher „Auslandeinsätze“ erfolgreich zu Ende gegangen.



Letzte Arbeiten am B4yg 75 686

Und nach getaner, vor allem erfolgreicher Teamarbeit wurde die große Crew als Foto-Collage festgehalten.



Kleines Personalkarusell der „Budweiser“

## Vorbereitung und Ablauf einer Dampfzugsonderfahrt

Für die Fahrgäste beginnt die Reise mit dem historischen Dampfzug am Bahnsteig. Aber bis unsere Fahrzeuge am Morgen der Reise ihre Fahrgäste zur Sonderzugfahrt in Empfang nehmen können, sind bereits in den Tagen zuvor viele Stunden mit der Vorbereitung für dieses Ereignis vergangen.

Die meisten Leute wissen ja nicht oder können sich nicht vorstellen, welcher immenser Arbeitsaufwand zur Vorbereitung einer Dampfzugsonderfahrt notwendig ist. Dies wollen wir ändern und Ihnen den Ablauf der Vorbereitungsarbeiten etwas näher bringen.

Die Planung der Ausflugsziele hat bereits im Herbst des vorangegangenen Jahres im Rahmen einer Besprechung stattgefunden, bei der Vorschläge und Wünsche für Fahrtziele und Bahnstrecken erörtert und deren Durchführbarkeit gründlich geprüft wurden.

Stehen dann Fahrten und Daten fest, an denen gefahren werden soll, wird das vorläufige Fahrtenprogramm veröffentlicht, damit einerseits interessierte Fahrgäste zeitnah informiert sind, und andererseits für uns längerfristige Planung möglich ist.

Ist sicher, dass eine Fahrt durchgeführt werden kann, was manchmal infolge organisatorischer oder technischer Probleme gar nicht so selbstverständlich ist, muss der Fahrplan bei der DB AG beantragt werden, um überhaupt auf dem öffentlichen Schienennetz fahren zu können.

Natürlich sollen so viele Interessenten wie nur möglich von dem Ereignis erfahren.

Deshalb werden Plakate aufgehängt und Werbemittel verteilt. Ab jetzt muss und darf die Werbetrommel gerührt werden, damit wir möglichst viele Fahrgäste „anwerben“ können.

Der Fahrkartenvorverkauf findet über Vorverkaufsstellen, übers Internet oder per Telefon statt. Oft stehen Restkarten zur Verfügung, die von spontanen Fahrgästen auch noch im Zug erworben werden können

Um unseren Dampfzug überhaupt fahren zu können, müssen die Dampflokomotive 52 8195 und die vorgesehenen Waggons gründlich vorbereitet werden. Das geschieht in der Regel ein bis zwei Tage vor der Fahrt. Hierfür muss die 136 Tonnen schwere Lok zunächst mit einer von unseren Rangierloks aus der Fahrzeughalle zum Anheizplatz bewegt werden. Ist der Kessel ausreichend mit Wasser befüllt, wird das Feuer entfacht und geschürt.

Während die Lokomotive mittels Holz langsam, schonend hochgeheizt wird und sich das Wasser erwärmt, beginnen umfangreiche, notwendige Vorbereitungsarbeiten, um die sichere Funktion aller Apparaturen zu gewährleisten. Zahlreiche Schmiergefäße müssen mit frischen und unterschiedlichen Ölen gefüllt sowie die Durchgängigkeit der Ölleitungen geprüft werden. Nebenbei soll die Dampflokomotive auch noch schön aussehen, deshalb wird sie vor jeder Sonderfahrt von Hand komplett geputzt, was anhand der vielen Anbauteile und Radspeichen länger dauert. Bei Sommerhitze ist dies echte Schweiß-treibende Arbeit...

Die Größe der Feuerbüchse verlangt es, dass immer wieder Holz auf den Führerstand nachgeladen wird, denn wenn das Feuer erst einmal entfacht ist, muss regelmäßig nachgelegt und geschürt werden.



Das langsame Anheizen

Der Dampfdruck entsteht. Noch weitere drei bis vier Stunden vergehen, dann be-



Unser Lokführer sorgt für Schmierung

ginnt das Wasser im Kessel der Lok zu kochen. Und nun ist genügend Druck auf dem Kessel, so dass sich jetzt die Dampflok aus eigener Kraft bewegen kann. Na



**Der Kohlevorrat auf unserem Gelände**

türlich wird dabei auch wieder Wasser verbraucht, und so dauert es nahezu den ganzen Tag, bis der Wasservorrat von sage und schreibe 30.000l im Tender vollständig ergänzt ist. Nun werden die Kohlen in den Tender geladen. Für unsere Fahrgäste ist sicherlich interessant: Für die Reise von Nürnberg nach Würzburg z. B. „verschlingt“ unsere 52 8195 etwa 3t Kohle und 15 m<sup>3</sup> Wasser.

Um den Fahrgästen im historischen Zug auch die Annehmlichkeiten des „Reisens wie vor 60 Jahren“ erlebbar zu machen, werden die Wassertanks sämtlicher Reisezugwagen befüllt, damit die Toilettenanlagen funktionieren und Wasser zum Händewaschen zur Verfügung steht. Vorräte wie Seife, Toilettenpapier, Handtücher werden ergänzt, und eine nicht geringe Anzahl von Fenstern ist zu putzen, damit der Ausblick für die Reisenden nicht durch schmutzige Fenster getrübt wird, und die Sehenswürdigkeiten der Fahrstrecke wie auch die vorbeiziehenden Landschaften zu besichtigen sind.

Der Bierwagen wird mit Getränken und Brezeln versorgt, vor allem der Speisewagen sowie dessen Küche mit umfangrei-

chem Proviant bestückt. Da bei unserer Museums-Eisenbahn ausschließlich frische Lebensmittel verwendet werden, müssen die Kühlaggregate bereits frühzeitig an die lokale Stromversorgung angeschlossen sein. So sind Kühlschränke und -theben bereits gut temperiert, wenn Lebensmittel an Bord kommen. Damit ist gewährleistet, dass die Kühlkette nicht unterbrochen wird.



**Ein Fensterplatz im Speisewagen**

Sind all diese vorbereitenden Arbeiten erledigt, wird zum Abschluss eines langen Arbeitstages der Zug zur endgültigen Konstellation „zusammen“ rangiert, was allen Beteiligten noch einmal volle Konzentration abverlangt.

Um dem „Zugpferd“, der Dampflokomotive, ein würdevolles Erscheinungsbild zu geben, werden hier und da noch kleine oder größere Verschmutzungen entfernt, dann ist der Stolz des Vereins einsatzbereit und reisefertig.

Nun wird in der Feuerbüchse ein Ruhefeuer angelegt, das über Nacht nicht erlischt (ja, es steigt immer wieder einer auf die Lok und legt eine oder mehrere Schaufeln Kohlen nach). So langsam kehrt Ruhe auf dem Betriebsgelände der FME ein.

Stunden bevor der Zug frühmorgens am Bahnsteig ankommt und von den Fahrgästen empfangen wird, ist das Lokper-

sonal längst wieder munter und beginnt die Lok auf Betriebstemperatur zu heizen, den über Nacht gesunkenen Wasserstand und Dampfdruck im Kessel wieder zu erhöhen. Alle wichtigen Einrichtungen müssen nochmals auf fehlerfreie Funktion überprüft werden.

Der Bäcker liefert die bestellten Backwaren wie frische Brötchen, Brezen und Laugenstangen, die sofort eingeladen werden, denn auch in der Speisewagenküche ist bereits wieder emsiger Betrieb. Kaffee muss gebrüht, Brötchen werden geschmiert, mit Wurst, Schinken oder Käse belegt. Verschiedene Frühstücke werden angeboten.

Sind alle vor der Zugfahrt erforderlichen betrieblichen Vorbereitungen erledigt, beginnt die Dampfzugsonderfahrt, und es geht los mit der Ausfahrt aus unserem Vereinsgelände auf der alten Ringbahn. Sobald der Zug den Bahnhof erreicht hat, steigen die in großer Zahl auf dem Bahnsteig wartenden Fahrgäste ein. Vorher werden unsere jetzt sehr geforderten Schaffner oft nach der Nummer der Waggons oder nach bestellten Fahrkarten gefragt: Alles muss schnell gehen, damit jeder Passagier in kürzester Zeit auf seinem Platz sitzen und einem entspannten Tag entgegensehen kann. Dank häufig gewählter Platzreservierungen funktioniert dies nahezu reibungslos.

Setzt sich der Zug mit den Passagieren in Bewegung und nimmt Fahrt auf, begrüßt der Reiseleiter die Fahrgäste über die Lautsprecher in den Waggons und gibt wichtige Sicherheitshinweise, die während der Fahrt im historischen Zug zu beachten sind. Besonders wichtig ist der Hinweis, dass die Türen während der Fahrt nicht blockiert, d. h. zu öffnen sind. Deshalb müssen vor allem mitreisende Kinder von ihren Eltern und Begleitern beaufsichtigt werden!

Im Speisewagen wird derweil frischer Kaffee geordert und serviert, belegte Brötchen, Laugenstangen und Brezen, Ku-

chen und Croissants wandern über den Tresen, und in der Speisewagenküche



Unsere Küche kann durchaus „auffischen“

werden „Schaffner“- „Heizer“- und ähnliche Frühstücke zubereitet.

Im Bierwagen ist derweil das erste „Fässla“ angestochen. So manch' durstige Kehle erfreut sich bereits morgens am Genuss einer frisch gezapften Halben Bier oder eines Schoppen kühlen Weins.

Ist das Fahrtziel erreicht und sind die Passagiere ausgestiegen, wird der Aufenthalt vom Zugpersonal genutzt, um die Zwischenreinigung der Waggons vorzunehmen, die Lok zu „restaurieren“, und sich zwischendurch mit einem Personalessen, welches im Speisewagen ebenfalls frisch zubereitet wird, zu stärken und verdientermaßen etwas Ruhe und Entspannung einkehren zu lassen.

Geht es nach dem meist mehrstündigen Aufenthalt wieder in Richtung Heimat, läuft das Speisewagen-Team zur Höchstform auf, denn nun wird nach Kaffee und den beliebten selbst gebackenen Kuchen, Erfrischungsgetränken und kleinen Snacks verlangt. In der Küche wird das Abendessen das immer aus zwei verschiedenen Gerichten besteht, zubereitet.

Hat nach einem Ausflug mit der FME auch der letzte Fahrgast am Zielbahnhof den Zug verlassen, und stehen nach einer Weile die Signale auf „Freie Fahrt“

zum Vereinsgelände, sind die Arbeiten für die Ehrenamtlichen aber lange noch nicht getan. Am Betriebsgelände der



FME angekommen, wird zuallererst die Dampflok vom Zug abgekuppelt und zum Abstellen vorbereitet. Aus der Rauchkammer werden die Lösche gezogen, der Aschkasten gereinigt, und kleinere notwendige Wartungsarbeiten durchgeführt.

Eine nicht zu unterschätzende Aufgabe bewältigen die beiden Speise- und Bierwagen-Crews, denn aus hygienischen Gründen müssen beide Wagen gründlich gereinigt werden. Das bedeutet Theken und Kühlschränke ausräumen, alles putzen und desinfizieren.

Die räumlichen Gegebenheiten auf dem Vereinsgelände der FME erfordern, den Zug nicht einfach abzustellen, sondern Wagen in Gruppenformation zu trennen. Während dieser umfangreichen Rangierarbeiten ist auf dem Betriebsgelände einiges los, deshalb darf auch zu später Stunde und meist bei Dunkelheit die Konzentration nicht nachlassen. Ist alles erledigt, hat sich das Zugpersonal einer mehr oder weniger benötigten „Grundreinigung“ unterzogen, sitzen wir zu später Stunde noch gemütlich bei einer Brotzeit zusammen, lassen die Fahrt noch einmal Revue passieren und haben Gelegenheit zum Gedankenaustausch über die Ereignisse des Tages.

Off ist es bereits hell, wenn wir „hundemüde“ entweder das Gelände verlassen oder einen unserer Schlafplätze aufsuchen...



## Die FME „traut“ sich...

Im Mai 2018 heirateten zwei langjährige Aktive, da darf das Mitfeiern von uns natürlich nicht fehlen. Nach einem gelungenen und dem Anlass gerecht werdenden Polterabend auf unserem Vereinsgelände, der bis in die frühen Morgenstunden



Die goldene Schiene in den Bahnhof der Ehe

den andauerte, waren wir natürlich auch auf der Hochzeit zahlreich vertreten. Statt des oft als Prüfung zu zersägenden Baumstamms galt es bei uns Eisenbahnern, ein Stück Schiene mit der Säge zu trennen, was den Hochzeitemen bravourös gelang. Wir wünschen Euch, dem jungen Brautpaar, für Eure Zukunft alles Gute, viel Gesundheit und Lebensfreude sowie mit uns allen allzeit „16 bar im Kesse!“!



Die Hochzeitsgesellschaft



## Dampfspektakel 2018

In und um Trier fand im Mai das Dampfspektakel 2018 mit insgesamt 7 Dampflokomotiven statt. Mittendrin: Unsere 52 8195, sowie die Umbauwagen, die wir gerade erst aus Tschechien abgeholt hatten. Nach turbulenter Anreise über zwei Tage, in denen unterwegs noch der Innenausbau des beliebten Thekenabteils im Bierwagen abgeschlossen wurde, fuhr unsere Lok und ihre Mannschaft drei Tage lang auf der Strecke Trier - Gerolstein, unsere Wagen dagegen waren an verschiedenen anderen Zügen



Die V200 033 und unser Zug



## Die Tradition der Sonderfahrten

Im Laufe von über 20 Jahren haben sich einige Ziele von Sonderfahrten so „beliebt“ gemacht und für unsere dringend benötigten Einnahmen derart bewährt, dass sie inzwischen zu so etwas wie „Tradition“ geworden sind. So auch im letzten Jahr: Am 14. Juli ging's wie so oft – früher anlässlich des Vatertags, jetzt im Juli, gen Pilsen. Von Fürth über Nürnberg, Amberg und Furth im Wald dampften wir in



Auf der Drehscheibe in Gerolstein

unterwegs. Mit Hin- und Rückfahrt haben unsere alte Dame und die vierachsigen Wagen in sieben Tagen über 1800 km, die Dreiachser sogar 2000 km zurückgelegt. Eine große Leistung! Unsere Dampflok bespannte dort mehrere Züge und lief die ganze Zeit über störungsfrei – und das in einem für die deutlich schnellere Baureihe 23 vorgesehenem Fahrplan. Aufgrund des Ausfalls einer anderen Lok kamen unsere Wagen bei einer Fahrt mit V200 033 zum Einsatz, und wir konnten schon mal erleben, wie sich unser Zug an unserer im Aufbau befindlichen V200 001 machen würde.



In Pilsen angekommen (Foto Hans-P. Pairan)

Richtung Böhmen. Unsere Fahrtgäste hatten in Pilsen die Möglichkeit, das hoch

interessante Technikmuseum der Automobilfabrik Škoda zu besuchen oder eine Führung durch die Pilsner-Urquell-Brauerei zu (im wahren Sinne des Wortes) zu genießen. Auf eigene Faust konnte die Großstadt, auch deren Gastronomie, besichtigt bzw. erkundet werden.

Die „Meinger Dampfloktag“ diesmal am 1. September, sind natürlich auch ein interessantes Ziel! Das RAW-Meiningen aus DDR-Zeiten, heute von der DB AG genutzt zur Fahrzeuginstandhaltung, kann mit kompetenter Führung oder auch in Eigenregie besichtigt werden. Immer wieder ist es für den Eisenbahnfan ein packendes Erlebnis, dort so etwas wie eine Sternfahrt von Dampfloks und anderen, teils historischen Fahrzeugen und Maschinen zu Gesicht zu bekommen. Auch bietet die Stadt mit ihrem Schloss, dem dort zu findenden prächtigen Museum und dem kleinen, aber feinen Residenz-Stadtteil inklusive renommierter Oper einen Eindruck der nicht unbedeutenden Geschichte dieser einstigen Hauptstadt des Herzogtums Sachsen-Meiningen.

Wiederum ein gern angenommenes Angebot ist die „Weinfahrt“ nach Wertheim, die über Ansbach und Crailsheim – normaler Weise – in diesen Ort des guten Weines führt. Ungewöhnlich war, dass aufgrund einer Streckensperrung unser Zug nur bis Lauda fahren konnte. Unsere Fahrgäste setzten die Reise mit Bussen fort. Im „goldenen Oktober“ ist Mainfranken besonders reizvoll – und Wertheim ein besonders schönes Städtchen. Im Angebot war freilich auch eine Schifffahrt auf dem Main.

Nikolaus-Fahrten gehören ebenfalls zum jährlichen Fahrten-Programm. Am Samstag, dem 1. Dezember, ging es in die schöne Donaumetropole Regensburg mit ihren vier (!) Weihnachtsmärkten.

Weil diesmal die Strecke über Neumarkt und Parsberg gewählt war, kamen mehr



„Wasser marsch“ in Neuenmarkt-Wirsberg – nicht überall ist das heute einfach

als die üblichen 100 km zusammen. Natürlich „belehrten“ und beschenkten Nikolaus und Knecht Rupprecht die Kinder.



Das bisher oft gewählte Ziel Rothenburg o.d.T. war wegen Streckensperrungen nicht möglich. Ein Tag nach der Reise nach Regensburg fuhr deshalb unser Zug durchs winterliche Oberfranken, über Lichtenfels durchs schöne obere Maintal nördlich von Bamberg nach Bayreuth. Auch dort lud ein wunderschöner Weih-

nachtsmarkt zu Besuch und Verweilen ein. Einen weiteren Höhepunkt bildete die Fahrt über die berühmte „Schiefe Ebene“ zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast, einst eine gewaltige Herausforderung für die frühe Eisenbahntechnik Mitte des vorletzten Jahrhunderts. Die als dritte Strecke im Königreich Bayern gebaute Nord-Süd-Bahn von Lindau nach Hof (nach der „Ludwigsbahn“ Nürnberg-Fürth und der Strecke von München nach Augsburg) bewältigte nicht nur fast 600 km, sondern musste damals ungewohnte Steigungen bezwingen. Erst dachte man an stationäre Dampfmaschinen auf der Höhe, die die Züge per Seil „hochziehen“ sollten, dann an Ballastzüge mit Umlenkrolle – erst das Vorbild damals moderner Lösungen in den jungen USA führte schließlich zur Lösung mit zusätzlich vorgespannten Dampfzügen, die nun über mehrfach gekuppelte Achsen verfügten. Auch mit Schub konnte dann bis zum Zweiten Weltkrieg die „Schiefe Ebene“ erfolgreich befahren werden.



Das „Bild des Jahres“ 2019?



Zu guter Letzt:

**Eine Bitte der Herausgeber: Für die FME ist die Versendung des „Journals“ online Kosten sparend. Sollten unsere Bezieher der kleinen Schrift auf dem Postweg auch per e-mail erreichbar sein, bitten wir um Nachricht und Zusendung der Adresse. Dank im Voraus...**

**e-mail: [info@FME-ev.de](mailto:info@FME-ev.de)**

**Infotelefon: 09127 902228**

**Herausgeber:**

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

Redaktionsteam und Beiträge  
sowie Fotos:

Marcel Kortboyer, Felix Otto,  
Sebastian Pfaller, Markus Scherf, Max  
Kramer, Peter Schulz u.a.

Verantwortlich für den Inhalt:  
Dr. Ekkehard Wagner



**Mit Vollast aus dem Kyllburg-Tunnel  
(Foto Jochen Faber)**

Zusätzlich veranstalten wir Charterfahrten – von einer des letzten Jahres fotografierte Armin Weth unseren Zug auf der Eisenbahnbrücke in Ludwigstadt...