

Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort/Impressum	2	Corona-Auswirkungen auf die Betriebs-GmbH	12
Saisonstart in Corona-Zeiten	3	Werkstattnotizen	13
Die Silos von Weiler	4	Nachruf auf Herbert Paulerberg	14
Denkmal an der Kerkerbachbahn	9	Bericht des Schatzmeisters	15
Der Vorstand stellt sich vor – Teil 3	10	Eifelquerbahn – Der Stand der Dinge	16

| Grußwort

Liebe Freunde, Förderer und Mitglieder der IBS,

mit der neuen Ausgabe unserer Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“ schauen wir erneut in die Vergangenheit und Gegenwart – nicht allein jedoch unserer Brohltalbahn, sondern zugleich erinnern wir an den 125. Jahrestag der Eröffnung der schönsten Mittelgebirgsbahn Deutschlands (selbstverständlich gleich nach unserer Brohltal-Eisenbahn), der Eifelquerbahn. Dass diese überhaupt noch existiert, ist dem unermüdlichen Einsatz engagierter Bürger vor Ort zu verdanken, die nicht zulassen wollen, dass die letzte noch existierende Quer-Verbindung von der Linken Rheinstrecke über den Eifelrücken hinweg zur Eifelstrecke Köln – Trier ebenfalls noch verschwindet. Immerhin gibt es ohne zeitliche Unterbrechung noch regulären Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Andernach und Mayen West und seit dem Jahr 2000 auch bis nach Kaisersesch. Bis zum Jahr 2012 wurde sogar noch im Ausflugsverkehr der „restliche“ Abschnitt zwischen Kaisersesch, Daun und Gerolstein befahren, dann aber wurde die Strecke wegen Oberbau- und Brückenproblemen bis heute betrieblich gesperrt.

Nun ist auferneute Initiative von Eisenbahnfreunden sowie einigen Kommunalpolitikern und Abgeordneten des Landtags von Rheinland-Pfalz die Diskussion um eine Wiederinbetriebnahme und eine Reaktivierung im SPNV entflammt. So haben die Kreistage von Cochem-Zell und des Vulkan-Eifel-Kreis' (Daun) ihre ursprünglichen Beschlussfassungen zum Erwerb der Strecke zwecks Radwegbau überdacht und im Lichte neuer Förderprogramme des Bundes im Rahmen des novellierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) politische Beschlüsse auf den Weg gebracht, die jetzt eine erneute Ausrichtung der Strecke auf den regulären SPNV zum Gegenstand haben. Ich meine: Gut so! Nicht allein das touristische Potential dieser Strecke gilt es nach Jahren des Dornröschenschlafes endlich zu wecken und zu heben, sondern vielmehr den Menschen der Kreisstadt Daun und der Bevölkerung der an der Strecke gelegenen Gemeinden ein zum Autoverkehr alternatives Verkehrs- und Transportmittel zu bieten. Dies vor allem in Zeiten des Klimawandels!

Unser Arbeitskreisleiter „Archiv“, Volkhard Stern gibt interessante Einblicke in das bis 1984 zweitwichtigste ökonomische Standbein der Brohltalbahn, den Lavalith-Verkehr ab Weiler und die einst ortsbildprägenden Lavasilos der Fa. Romey, die nicht alleine den Nutzern des „Vulkan-Expresß“ sicher noch in Erinnerung geblieben sind.

Mein Dank gilt an dieser Stelle wieder allen Autoren, die zum erfolgreichen Erscheinen dieser Ausgabe erneut beigetragen haben! Falls Sie mal wieder Lust haben sollten, das Brohltal zu erleben, fühlen Sie sich herzlich eingeladen nach Brohl zum „Vulkan-Expresß“ zu kommen: Wir haben Anfang Mai die Saison wiedereröffnet und der „Vulkan-Expresß“ fährt weitgehend wieder nach dem auch im Internet veröffentlichten Fahrplan. Auf ein Wiedersehen mit Ihnen im voll ergrüntem Brohltal freut sich,

Stephan Pauly, Vorsitzender der IBS

| Impressum

Herausgeber:

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V.
Sitz: Brohl-Lützing / Rhein

Geschäftsstelle:

Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03; Fax 0 26 36 / 8 01 46
Internet: www.vulkan-express.de
E-Mail: ibs@vulkan-express.de
Facebook: Brohltalbahn / Vulkan-Expresß

Verantwortlicher Redakteur:

Michael Hergarten
Penningskamp 9, 44263 Dortmund-Hörde
Tel.: 02 31 / 2 88 62 62 - E-Mail: presse@brohltalbahn.de

Satz und Layout:

Robert Schittko, Oberwinter

Druck und Verarbeitung:

Druckerei Schmidgen, An der Raste 4, 56653 Wassenach
Tel.: 0 26 36 / 47 81 - E-Mail: info@druckerei-schmidgen.de

Mitgliederbeiträge: (seit 01. Januar 2002)

45 € Einzelpersonen
20 € Schüler / Studenten / Jugendliche
70 € Familien

Konten der IBS:

Für Beiträge:

IBAN: DE85 5775 1310 0000 4131 95
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Für Spenden:

IBAN: DE79 5775 1310 0000 5185 48
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Redaktionsschluss für die Ausgabe 3 / 2020 ist der
15. August 2020

Nachdruck und Vervielfältigung von Texten und Bildern
nur mit Erlaubnis des jeweiligen Urhebers!

Sonderfahrten / Termine

14. Juli: Erster Betriebstag der Schiffsanschlüsse

18./19. Juli: Erstes Dampf-Wochenende 2021

05.-07. August: Feriendampf von Mittwoch bis Freitag

18. September: Jahreshauptversammlung in Engeln

Titelbild: Am 09. Mai 2020 ist der „Vulkan-Expresß“ in die Sommersaison gestartet - mit drei Wagen bot bereits der erste Zug reichlich Platz für die wenigen Fahrgäste.

Foto: Volkhard Stern

Saisonstart in Corona-Zeiten

Die Corona-Pandemie hat in diesem Jahr auch unseren Saisonstart stark beeinträchtigt. Statt traditionsgemäß rund um Ostern konnten die ersten Züge erst am 09. Mai vom Rhein in die Eifel starten – und auch dies nur eingeschränkt.

Zunächst fuhr der „Vulkan-Express“ ausschließlich an Wochenenden und Feiertagen und dies ganz explizit als Teil des regionalen ÖPNV-Konzepts im Zusammenhang mit der notwendigen Anschlussherstellung für die ebenfalls parallel wieder gestarteten saisonalen Buslinien 819 und 821 vom Bahnhof Engeln in Richtung Maria Laach & Mendig bzw. Rieden & Mayen.

Vorausgegangen waren diesem Entschluss intensive Beratungen zwischen der Betriebs-GmbH und dem IBS-Vorstand u. a. auch zur Umsetzung der notwendigen Schutzmaßnahmen. So wurde beispielsweise an unserem Fahrkartenschalter in Brohl eine große Scheibe als Trennung zwischen Verkäufer und Kunde installiert. Auch arbeiten wir an der Umsetzung der kontaktlosen Bezahlung mittels EC-/Kreditkarte. Zur Wahrung größtmöglicher Abstände im Zug haben wir von vornherein die Bereitstellung zusätzlicher Waggons vorgesehen, zudem müssen Fahrgäste und Personal – wie im ÖPNV aktuell üblich – eine Mund-Nasen-Bedeckung tragen. Auch den sonst gewohnten Getränkeservice im Zug können wir leider nicht anbieten.

Nur unter diesen Voraussetzungen hat die Kreisverwaltung Ahrweiler als für die Seuchenbekämpfung zuständige Behörde der Wiederaufnahme des Fahrbetriebs überhaupt zugestimmt. Es ist daher nun von äußerster Wichtigkeit, dass sich alle Mitarbeiter an diese Regelungen halten und auch die Fahrgäste dazu anhalten.

Weiterhin ausgesetzt blieben zunächst unsere Werktags-Fahrten, die in erster

Linie von Busgruppen leben. Ohne die Aufhebung des Busreiseverbots wären diese Fahrten aber auch für uns wirtschaftlich nicht zu vertreten gewesen. Wir mussten hierzu die aktuelle Entwicklung abwarten und richten uns da-



▲ Der „Vulkan-Express“ fährt wieder! Am 09. Mai führte Thomas Lingen, den ersten Zug gen Engeln – für das Foto sogar mit Maske.

Foto: Volkhard Stern

rauf ein, diese Fahrten mit den beginnenden Sommerferien wieder anzubieten. Gleiches gilt für die Dampflokfahrten: Da auf der Dampflok der Abstand zwischen Lokführer und Heizer nicht immer über 1,50 Meter beträgt, mussten wir zum Schutz unserer Kollegen zunächst auf den Einsatz von Lok 11sm verzichten. Auch die beliebten Sonderveranstaltungen können aktuell leider nicht angeboten werden.

Es ist wirklich schade, derart viele Einschränkungen akzeptieren zu müssen. Gleichwohl sind wir sehr glücklich, den Betrieb in eingeschränktem Umfang wieder aufgenommen zu haben. Die zahlreichen freudigen Begrüßungen unseres Zuges bei den ersten Fahrten durch die Anwohner haben wir in dieser Form auch noch nicht erlebt und waren schon ein tolles Erlebnis, wie unser Zugführer Tobias Baaden berichtete. Hoffen wir nun, dass das Virus möglichst bald in den Griff zu kriegen ist und sich auch der Fahrbetrieb im Brohltal zeitnah normalisiert.

Michael Hergarten

Die ersten Fahrten des „Vulkan-Express“ 2020

Ich möchte die Gelegenheit nutzen und kurz von den ersten Fahrten am 09. und 10. Mai berichten.

An allen Stationen haben wir per Aushang auf die besondere Corona-Situation hingewiesen. Als Personal mussten wir uns beim Verkauf der ersten Fahrkarten noch ein wenig mit der neuen Preisgestaltung beschäftigen. In Zug 1 und 2 hatten wir am Samstag schließlich siebzehn, im Nachmittags-Zug (14:10 Uhr Abfahrt) vier Fahrgäste. Dementsprechend niedrig fiel dann bei der Abrechnung das Ergebnis für Fahrkarten bzw. Getränkeverkauf (nur im Kiosk) aus.

Am Sonntag war es, wohl auch wegen des Regenwetters, noch dürftiger: Zu Zug 1 und 2 hatten wir NULL Fahrgäste, also eine sogenannte Geisterfahrt. Für den Nachmittag haben wir uns gefreut: Um 14:10 Uhr standen trotz Regen fünf Fahrgäste am Bahnsteig. Das war auch nicht die Welt, aber man freut sich ja über jeden Gast!

Macht es gut und bleibt mir gesund.

Manfred Theisen

Die Silos von Weiler

Lava-Güterzüge im Brohltal



In den Jahren 1963/66 verlegte die Brohltal AG in Burgbrohl-Weiler ihren Firmensitz nach Urmitz, ein herber Verlust für die Brohltal-Eisenbahn, die dadurch 80.000 t Fracht im Jahr verlor. Glücklicherweise konnte dieser Ausfall quasi vor Ort durch einen neuen Verloader kompensiert werden. Denn das bislang im Güterbahnhof Schweppenburg umgeschlagene Lavalith sollte fortan in Weiler auf die Schiene kommen, was den Vorteil einer tariflich deutlich längeren Distanz zum Ziel, dem Rheinhafen in Brohl, hatte.

Zunächst jedoch die Antwort auf die Frage, was es mit Lavalith auf sich hat und wofür es gebraucht wird: Lavalith wird aus erkalteter Lava hergestellt, und Lava wiederum ist ein vulkanisches, aufgegautes und aufgeschäumtes Naturgestein mit besonderen Eigenschaften (offenporig, druckfest, leicht, frostbeständig, wärme- und feuchtigkeitspeichernd sowie schalldämmend). In gebrochener Form und fein

▲ Dampflokomotive IV mit Bauteilen der Weiler-Silos auf der Rampe vom Brohler Umladebahnhof zum Personenbahnhof. Die Aufnahme entstand 1963.

Foto: IBS-Archiv

▼ Ein symbolisches Motiv: Im Brohltal kam Lavalith auf die Schiene.

Foto: Volkhard Stern





▲ Wunderschönes Portrait der Lavalith-Verladung in Weiler: Die sehr gepflegt wirkende Dampflokomotive I (Krauss 8488, 1930) hat am 23. September 1964 den Schwefelzug zur Beladung nach Weiler gebracht. Zu diesem Zeitpunkt waren die Silos gerade ein Jahr in Betrieb – gut erkennbar ist die höher am Berg gelegene Schüttvorrichtung. Ein weiteres Jahr später, im Juli 1965, wurde Lok I abgestellt und danach verschrottet.

Foto: Peter Boehm, Slg. Axel Reuther

gekörnt wird es u.a. im Straßen-, Kanal- und Kabelbau, im Garten- und Landschaftsbau sowie für Sportanlagen, Dachbegrünungen und Drainagen verwendet (vgl. Bild 2).

Eine große Lagerstätte für Lava war und ist der Herchenberg bei Burgbrohl, ein mächtiger erkalteter Vulkankegel. Zunächst wurde am Herchenberg Ton abgebaut, seit 1950 auch Lava. Die Schaumlava-Grube Herchenberg existiert bis heute und gehört der Fa. Romey Baustoffwerke aus Plaidt, gegründet 1950 von der Familie Rollmann. Die Produkte der Grube werden schon lange per Lkw abgefahren. Bis 1983 profitierte aber auch die Brohltal-Eisenbahn von diesem Geschäft.

Nochmals kurz zum Güterbahnhof Schweppenburg, der ab 1954 den Firmen Keyzer sowie Horst & Jüssen eben-

falls für die Lavalith-Verladung diente. Es handelte sich dabei nur um eine Kurzfahrt auf der Schiene in den ge-

rade mal 4 km entfernten Brohler Rheinhafen, wo das Material zum Weitertransport auf Rheinschiffe oder die

Lavalith-Transporte für die Fa. Romey mit der Brohltal-Eisenbahn vom Güterbahnhof Weiler nach Brohl Rheinhafen

Jahr	Tonnen	Jahr	Tonnen
1964	ca. 100.00	1974	19.000
1966	103.609	1975	23.120
1967	122.884	1976	12.090
1969	119.889	1977	16.190
1970	141.487	1980	8.388
1971	105.100	1981	6.127
1972	69.320	1982	2.033
1973	25.270	1983	1.983

Quelle: Geschäftsberichte der BEG



4

Bundesbahn umgeladen wurde. Die Einbindung der Brohltalbahn in die Transportkette war nur der Enge im Hafen geschuldet, wo die Lkw nicht direkt die Ladebunker anfahren konnten.

Das Neugeschäft mit der Fa. Rollmann (Romey) ab Weiler kam wegen des eingangs erwähnten Wegzugs der Brohltal AG wie gerufen. Nach einer Planvorlage vom 04. März 1963 wurden über dem bergseitigen Ladegleis im Güterbahnhof Weiler drei mächtige Silos errichtet, die von oben aus der knapp 1 km entfernten Schaumlava-Grube über Förderbänder befüllt werden konnten. Innerhalb von nur 10 Minuten ließ sich auf diese Weise ein 300 t-Güterzug beladen. Und die Sache lief außerordentlich gut an, wie die Tabelle auf S.5 unterstreicht.

▲ Lok III (Jung 11502, 1951, 4/1957 ex Nassauische Kleinbahn) am 12. August 1964 mit dem Schwefel-Zug in Weiler. Die Ablösung des Dampfbetriebs stand bereits unmittelbar bevor. Ende Oktober 1965 kamen die ersten beiden Dieselloks in Brohl an, woraufhin Lok III im Oktober 1966 ausgemustert werden konnte. Die modernste Nachkriegs-Schmalspur-Dampflokomotive Westdeutschlands wurde verschrottet.

Foto: Dr. Rolf Brüning

▼ Diesellok D1 mit dem Bereisungswagen 50 am 14. Oktober 1970 mit einem Sonderzug in Weiler. In diesem Jahr wurde die größte Abfuhrmenge realisiert. Der vordere Silo ist erkennbar bis zur Spitze gefüllt.

Foto: IBS-Archiv

Man kann der Tabelle indirekt Konjunkturdaten entnehmen, wie den (Straßen) Bauboom in den Sechzigerjahren, aber eben auch die erste Wirtschafts- und Ölkrise in den Jahren 1972 bis 1973. Sie brach dem Lavastrom das Genick. In nur drei Jahren, von 1970 bis



5

1972, halbierte sich das Transportvolumen für die Brohltalbahn, mit weiter stark sinkender Tendenz in den Folgejahren. Das war insofern besonders tragisch, als die Schmalspurbahn jahrelang gut von der Beförderung von Phonolith und Lavalith mit jeweils rund 100.000 t pro Jahr lebte. Mit dem Einbruch beim Lavalith brach die Hälfte des Geschäfts weg und machte deutlich, wie gefährlich die einseitige Abhängigkeit von nur wenigen Transportkunden war.

Hinzu kam, dass die Brohltalbahn 1959 unter Direktor Hahnheiser kräftig in die Erneuerung des Wagenparks investiert hatte. Ursprünglich noch für den Lavalith-Transport anderer Verladere ab Schweppenburg Gbf hatte man bei der Waggonbau-Fa. Schweißer in Bochum-Dahlhausen zwölf fabrikneue Selbstentladewagen nach dem System Talbot bestellt. Die 30-Tonner mit den Betriebsnummern 521 bis 532 wurden zwi-



▲ Diesellok D 3 rangiert den Weilerer Zug im März 1971. Rechts schön zu sehen das imposante Betriebsgebäude, in dem bis 1963 die Brohltal AG produzierte und bis dahin guter Güterkunde der BEG war.
Fotos: Gerhard Herfeldt

▼ Lok IV mit dem Schwefel-Zug für den Lavalith-Transport am Ziel im Brohler Rheinhafen, 08. April 1964. Diese Dampflok wurde Ende 1965 außer Dienst gestellt und Mitte 1966 verschrottet.
Foto: Hans de Herder



8



▲ Am 18. August 1979 standen die kaum 20 Jahre alten Schwefer-Wagen bereits weitgehend arbeitslos in Brohl Pfb.

Foto: Volkhard Stern

schen April 1960 und Juni 1961 ausgeliefert und in Dienst gestellt. Zehn Wagen bildeten einen leistungsfähigen 300 t-Zug, der das enge Brohltal um etliche Lkw-Fahrten entlastete.

Allerdings gab es um die Lieferung der modernen Schwefer-Wagen einigen Ärger, da der Geschäftsführer der BEG zusätzlich zur Rechnungssumme von 300.000 DM umfangreichen Kosten-

nachforderungen der Fa. Schwefer nachgab. Die Irritationen in dieser Sache führten schließlich mit dazu, dass am 01. April 1962 ein neuer Betriebsdirektor, Johannes Annen, bestellt wurde. Annen war es auch, der dann mit Vehemenz daran ging, die bis dato rein dampflokbetriebene Brohltal-Eisenbahn auf Dieseltraktion umzustellen und damit den Betrieb nachhaltig zu rationalisieren.

Tatsächlich wurde dann 1965/67 die aufwendige Dampflokkunterhaltung mit Indienststellung der O & K-Loks D1 bis D3 abgelöst. Damit einher ging ein gewaltiger Personalabbau: Hatte die BEG 1964 noch 120 Arbeiter und Angestellte, davon 79 Eisenbahner, standen 1967 nur noch insgesamt 69 Namen auf der Gehaltsliste, einschließlich Kraftverkehr und Hafen. Für die Lavalith-Transporte ab Weiler, die in diesen Jahren enorme Mengen erreichten, bedeutete das nur noch wenige Jahre Dampftrieb (1963-1965); danach kamen hier ausschließlich Dieselmotoren zum Einsatz. Umso seltener sind Aufnahmen eines Lavalith-Dampfzuges in Weiler (vgl. Bilder 3 und 4). Für den Traktionswechsel, der hohe Investitionen in den Kauf der Diesellokomotiven erforderte, war der umfangreiche Lavalith-Neuverkehr eine wichtige Voraussetzung, da er der Bahn auf Jahre hinaus eine auskömmliche Rentabilität versprach.

▼ Auch heute noch kann man Silos in Weiler sehen, allerdings keine stehenden wie früher, sondern fahrende Silo-Container auf der Schiene. Darin befindet sich kein Lavalith, sondern Phonolith, ebenfalls ein Vulkangestein, das vom Steinbruch Brenk kommend auf der Schiene durch Weiler rollt. Am 02. April 2010 hat Lok D5 in Weiler einen Zug mit Silo-Containern am Haken und steht auf dem früheren Lavalith-Ladegleis, während Gastlok 99 7203 mit einem Sonderzug kreuzt.

Foto: Volkhard Stern



9

Die drei Lavalith-Silos in Weiler wurden noch (wohl gegen Ende des Jahres) 1963 in Betrieb genommen und brachten bereits in diesem Jahr Einnahmen von 21.000 DM. Interessanterweise zeigt ein Foto aus dem Brohler Umladebahnhof einen Güterzug mit Flachwagen, auf dem Teile eines Silos verladen

sind. Offensichtlich beförderte die BEG also die Bauteile auf der Schiene nach Weiler (vgl. Bild 1).

Wie bereits erwähnt, war die Lavalith-Euphorie leider nicht von Dauer. Nachdem sich das Transportvolumen von 1977 bis 1980 nochmals auf niedrigem Niveau halbiert hatte, war das Ende absehbar. Im Gesamtjahr 1983 wurden lediglich knapp 7 Züge à 300 t voll, also nur noch „Krümel“ im Vergleich zu den Zahlen des besten Jahres, 1970, mit gewaltigen 141.500 t. Ende des Jahres 1983 wurde die Lavalith-Verladung in Weiler

geschlossen. Die Silos verschwanden 1984, und die immer noch modernen Schwefer-Selbstentlader gingen im selben Jahr allesamt nach Malaysia. Damit endete ein bedeutendes Kapitel in der Geschichte der BEG sang- und klanglos und trug mit dazu bei, dass die Existenz der Brohltal-Eisenbahn in den nachfolgenden Jahren auf das Ärgste gefährdet war.

1988 beförderte die Brohltalbahn im Schienengüterverkehr insgesamt nur knapp 30.000 t Phonolith. Wie wir heute wissen, brachte die Gründung

der IBS im Herbst 1987 schließlich die Grundlage für die Rettung der Bahn, welche bis heute ihre Fahrgäste mit einer großartigen Streckenführung begeistert und auf der auch im Jahr 2020 noch immer Phonolith-Transporte durchgeführt werden.

Ein besonderer Dank für die Bereitstellung des Bildmaterials für diesen Beitrag geht an Dr. Rolf Brüning, Gerhard Herfeldt und Axel Reuther.

Volkhard Stern

Brohltalbahn unterstützt Erstellung eines Denkmals an der Kerkerbachbahn

Anfang des Jahres 2020 erreichte uns eine Anfrage einer Gruppe, die mit der Errichtung eines Denkmals an einen Gleisanschluss der Fa. Dyckerhoff & Neumann an der meterspurigen Kerkerbachbahn erinnern wollte. Gerne haben wir das Projekt unterstützt und einige Meter Gleis zur Verfügung gestellt.

Die aufgestellte Schautafel enthält u.a. die im Kasten unten dargestellten Informationen.

Stefan Raab



▲ Das Ensemble aus Gleis, Fahrzeug und Verladerrampe macht einen guten Eindruck.

Foto: Ragnar Feickert

An dieser Stelle des Kerkerbachtals, im Bereich des so genannten Kilometer 13,35 der Strecke Kerkerbach – Hintermeilingen wurde Marmor als „Blockware“ verladen. Der Marmor wurde im etwa 50 Meter weiter oberhalb der Rampe gelegenen Steinbruch abgebaut.

Der Steinbruch wurde um 1899 durch die Firma „Marmorwerke Balduinstein Guido Krebs“ erstmals betrieben, später ging er in das Eigentum der Firma Dyckerhoff & Neumann aus Villmar über. Die Vertriebsnamen des Marmors waren Rosario oder Rosario Corallo. Erst später, im Zuge der politischen Neuordnung durch das dritte Reich in den 30er Jahren, wurde ein deut-

scher Vertriebsname, „Korallenfels“ für das Material verwendet. Der Marmor wurde in Plattenform für Bodenbeläge, Fensterbänke, Möbelplatten sowie für Wanddekore verwendet. Er kam aber auch als massiver Baustein in Form von Säulen, Denkmälern, Altaren, Grabsteinen usw. zum Einsatz. Der Marmor Korallenfels wurde ganz in der Nähe z.B. im Hotel „Schwarzer Bock“ in Wiesbaden verbaut. Er wurde aber auch bis nach Indien verschifft und in Kalkutta in einem Schloss verwendet. In den 30er Jahren ereignete sich an diesem Gleisanschluss einer der größten Unfälle der Kerkerbachbahn. So fuhr die Bahn aus Richtung Heckholzhausen kommend auf Grund einer falsch eingestellten

Weiche in den Abzweig, überfuhr den Prellbock und landete im Feld. Die Bergung des Zuges dauerte Tage.

Der Steinbruch wurde Anfang der 60er Jahre geschlossen. Heute ist die gesamte Anlage in Privatbesitz und wurde vom Besitzer im historischen Kontext wiederhergestellt. Das Betreten des Geländes ist ausdrücklich untersagt!

Für die Materialspende zur Sanierung des Gleiskörpers gebührt der Brohltalbahn Dank. Besuche des Bruchs werden in jährlichen Abständen organisiert. Termine werden über das Lahnmarmor-Museum und Printmedien veröffentlicht.

I Der Vorstand stellt sich vor – Teil 3

In dieser Ausgabe setzen wir die Vorstellung unserer Vorstandsmitglieder fort. Dieses Mal lernen Sie dabei zwei unserer jüngeren Vorstandsmitglieder kennen, die trotz ihrer „Jugend“ schon viele Jahre im Verein aktiv sind und auch die Vorstandsarbeit beinahe ebenso lange engagiert mitgestalten.

Bereits zur Zeit der Gründung unserer IBS im Jahr 1987 hatten die damaligen Vorstandsmitglieder eine Aufteilung der Verantwortlichkeit für unterschiedliche Arbeitsbereiche in Ressorts vorgeesehen. Bis zur Jahreshauptversammlung im Jahr 1989 standen endgültig alle Arbeitskreise fest: Technik, Fahrdienst & Service, Archiv, Presse- & Öffentlichkeitsarbeit sowie: Oberbau. Mit den beiden Vorsitzenden, dem Schriftführer und dem Schatzmeister ergänzen die fünf Arbeitskreisleiter bis heute den neunköpfigen Vorstand als Beisitzer. Von Beginn der Vorstandsarbeit an war allen Beteiligten bewusst, welche Bedeutung dem Oberbau, dem Fahrweg zukam.

Frank Muth, Arbeitskreisleiter „Oberbau“

Dem Leiter des „AK Oberbau“, wie wir abkürzend zu sagen pflegen, kommt stets eine wichtige Aufgabe zu, da dieser vereinsseitig für viele vorbereitende Tätigkeiten und die Personalakquise, für die oft schwere und nicht immer attraktive Arbeit „rund ums Gleis“ verantwortlich war und ist. Frank Muth, Jahrgang 1980, kam als einer der ersten Brohltaler „Eigengewächse“ schon im zarten Alter von 14 zu uns. Er war uns aufgefallen, als er bei seinen Heimfahrten von der Berufsschule in Andernach von Brohl an parallel zum Zug mit einem Fahrrad und einer an der Lenkerstange befestigten Aktentasche unterwegs war, die theoretisch schon in den persönlichen Besitz Kaiser Wilhelms II. gehört haben könnten. Darüber hinaus zeigte er zunächst zögerlich, dann aber doch mehr und mehr Inte-



▲ Am 03. Juli 2015 gönnt sich Frank Muth während Oberbauarbeiten in Niederzissen eine Kaffeepause am haltenden „Vulkan-Express“.

Foto: Michael Hergarten

resse vor allem an unseren Dampflokomotiven und darauf angesprochen, konnten wir ihn bald für eine Mitarbeit in unserem Verein gewinnen.

Tatsächlich arbeitete Frank sich parallel zu seiner Berufsausbildung zum Elektriker in seinem Ausbildungsbetrieb rasch in vielen Bereichen unseres Eisenbahnbetriebes ein. Neben der aktiven Beteiligung an der Fahrzeuginstandhaltung machte er alsbald die Ausbildung zum Rangierleiter, Heizer, Zugführer und später dann auch noch zum Zugleiter und Triebfahrzeugführer für Diesel- und Dampflokomotiven;

letzteres bei den Harzer Schmalspurbahnen, mit denen wir schon damals eine intensive freundschaftliche Beziehung pflegten. Wer erinnert sich nicht gerne an die Ausleihe der Harzer Mallet-Dampflok in den Jahren 2001 und 2002 oder unseren erlebnisreichen Vereinsausflug in den Harz im Jahr 2005? Stets war auch Frank bei den Vorbereitungen dieser Projekte beteiligt und sein Einstieg in die Oberbauunterhaltung und die Infrastruktur gelang dann unter anderem durch die Wiederinbetriebnahme des Wasserbehälters und des Wasserkrans im Bahnhof Brenk, damit die nach Engeln verkehrenden Dampflok dort ausreichend mit Wasser versorgt werden konnten. Bis 2016 Erster Vorsitzender der IBS, übernahm Frank im gleichen Jahr endgültig die vollständige Verantwortung für den AK Oberbau wobei ihm sicher auch seine berufliche Verpflichtung zu Gute kam, war er doch zwischenzeitlich bei der Verbandsgemeinde bzw. der Infrastrukturgesellschaft, der Brohltal-Eisenbahn GmbH, hauptberuflich zur Erhaltung der Gleisinfrastruktur angestellt worden.

Viele Gleisbaumaßnahmen, vom Weichenumbau über zahlreiche Brücken- und Tunnelbaumaßnahmen bis hin zur Sanierung längerer Strecken- und Gleisabschnitte im Brohltal tragen Franks Handschrift und wurden unter seiner Federführung und Verantwortung erfolgreich realisiert. Stets gelang es ihm dabei für die harte Arbeit im Gleis auch eine Gruppe hochengagierter Mitstreiter zu gewinnen, die manches Mal mal bei Wind und Wetter - vorzugsweise im November - über Tage und Wochen ihren Jahresurlaub opfernd beim Gleisbau mitarbeiteten und auch weiterhin mithelfen. Als gebürtigem Wassenacher und echtem Brohltaler liegt Frank allerdings nicht alleine die Brohltalbahn am Herzen: Nach wie vor zieht es den passionierten Motorradfahrer, Mountainbiker und Bulli-

Fan regelmäßig in den Harz oder zur Extertalbahn, wo er als Lokführer zwischen Bartrup und Bösingfeld mittlerweile auch die historischen elektrischen Gütertriebwagen aus dem Jahr 1927 fährt.

Tobias Baaden, Schatzmeister

Wie schon unser Arbeitskreisleiter Oberbau, Frank Muth, gehört auch Tobias Baaden bereits über 25 Jahren der IBS an und hat bereits im Jahr 2001, noch als Student der Betriebswirtschaft an der Fachhochschule Remagen, das Amt des Schatzmeister der IBS übernommen, dass er ununterbrochen und stets mit hoher Zustimmung von den jeweiligen Jahreshauptversammlungen bis heute - also beinahe 20 Jahre - inne hat. Das Hobby Eisenbahn, dass der gebürtige Westerwälder aus Ransbach-Baumbach quasi vom Vater, IBS-Mitgründer und Steuerberater Michael Baaden in die Wiege gelegt bekam, hatte er zwischenzeitlich nach erfolgreich bestandenem Examen zum Beruf gemacht und arbeitet mittlerweile als örtlicher Betriebsleiter (öBl) und Lehrloführer bei dem französischen Verkehrsunternehmen TransRegio, dass mit Sitz in Koblenz-Moselweiß seit dem Jahr 2008 zwischen Köln-Deutz und Mainz Hbf auf der linken Rheinstrecke das Rückgrat des Schienenpersonennahverkehrs in den Verkehrsverbänden VRS, VRM und RNN bildet.

Tobias hatte sich zunächst im Service im „Vulkan-Express“ eingebracht, bevor er ebenfalls die klassische Ausbildung und Laufbahn im Fahrdienst der Brohltalbahn über den Rangierleiter, Zugschaffner bis hin zum Zugleiter absolvierte.

Nach der Triebfahrzeugführerausbildung bei seinem Arbeitgeber TransRegio avancierte Tobias bei der IBS zum Ausbilder im Betriebsdienst. Das Thema Fahrplanung beschäftigt ihn ebenso wie die betrieblichen Vorschriften der Brohltalbahn. Er gehört dem Autorenteam der aktuellen Sammlung

der betrieblichen Vorschriften (SbV) an und erstellt regelmäßig die Buchfahrpläne für die jeweilige Saison und darüber hinaus die Buch- und Bildfahrpläne für die in unregelmäßigen Abständen stattfindenden Bahnfeste. An zahlreichen Wochenenden in Brohl als Zugführer und -leiter tätig, stellt er häufig die Umlaufpläne für die Wagen zusammen und rangiert oft genug bis spät in die Abendstunden selbst die Zugzusammenstellungen für den jeweiligen Folgetag zusammen.

Als Schatzmeister der IBS ist er den Aktiven sowie den Besuchern der Jahreshauptversammlung für seine klaren und pointierten Vorstellungen der Haushaltspläne sowie der Jahresabschlüsse und Bilanzen bekannt. Der diplomierte Kaufmann und Betriebswirt ist natürlich auch geradezu prädesti-



▲ Tobias Baaden ist nicht nur unser Schatzmeister, sondern auch regelmäßig als Zugführer und Zugleiter im Einsatz, wie hier beim Bahnfest 2012.

Foto: Michael Hergarten

niert für diese verantwortungsvolle Tätigkeit. Darüber hinaus hat er von Beginn der Übernahme seines Amtes an viele finanzintensive Projekte begleitet. Dazu gehört natürlich neben dem auch von seinem Vater Michael Baden unermüdlich angetriebenen Spendensammeln für unsere Dampflok motive 11sm, die im April 2015 erfolgreich in Betrieb genommen werden konnte oder die Begleitung der Spendenaktion für die im Jahr 2004 erfolgreich abgeschlossene Hauptuntersuchung unseres historischen VB 50, der in diesem Jahr 95 Jahre alt wird. Unermüdlich hatte Tobias seinerzeit in zahlreichen Spendenaufrufen für die Erhaltung des einzigartigen Fahrzeugs geworben, so dass dieser 2001 an eine Fachwerkstatt im tschechischen Pilsen zur Aufarbeitung abgegeben werden konnte. Wenn auch das Ergebnis der Sanierung nach Rückkehr des Wahrzeichens und Aushängeschildes des „Vulkan-Express“ im Jahr 2004 zunächst nicht restlos überzeugen konnte und wir weitere intensive Nacharbeiten durchführen mussten, sorgte Tobias für die Fortsetzung des Spendensegens, so dass wir das Fahrzeug nach weiteren erheblichen Investitionen erhalten und wieder in den Betrieb nehmen konnten.

Regelmäßig berichtet Tobias Baaden auch in unserer vereinseigenen Zeitschrift „Die Brohltalbahn“ über den jeweiligen projektbezogenen Spendenstand. Auch in dieser Ausgabe finden Sie Zahlen und Angaben zur aktuellen Spendensituation unserer 11sm von unserem Schatzmeister. Zur „Jugend des Vorstandes“ gehörend wird er uns hoffentlich noch viele, viele Jahre als Schatzmeister zur Verfügung stehen, damit wir weiterhin erfolgreich so wegweisende Projekte realisieren können, wie die derzeitige Aufarbeitung unseres Reisezugwagens 32 oder die grundlegende Hauptuntersuchung des von der Berner Oberlandbahn (BOB) stammenden Wagens 34.

Stephan Pauly

Corona-Auswirkungen auf die Betriebs-GmbH

Natürlich geht die aktuelle Krise auch an unserer kleinen Bahn nicht vorüber. Nachfolgend ein Überblick über die Auswirkungen auf unser vereinseigenes Unternehmen:

Personenverkehr

In Ergänzung zu den Ausführungen von Michael Hergarten und Manfred Theisen auf Seite 3, seien auch an dieser Stelle ein paar Worte zum „Vulkan-Express“ aus Sicht der Betriebs-GmbH gesagt.

Uns entgingen mit dem verzögerten Saisonstart einige Wochen mit schönstem Ausflugswetter, welche unter normalen Bedingungen einige Fahrgäste erwarten ließen. Besonders schlimm trifft die Krise die Busunternehmer, welche Ausflugsfahrten anbieten. Diese waren gänzlich verboten worden, womit uns eine ganz Flut von Stornierungen bis zur Mitte des Jahres ereilte. Wir können also davon ausgehen, dass das erste „Vulkan-Express“-Halbjahr wirtschaftlich ein Totalausfall wird.

Mit den ersten Lockerungen lagen zum aktuellen Zeitpunkt auch wieder ein paar Gruppenbuchungen vor. Diese entsprechen aber bei Weitem nicht der sonst zum aktuellen Zeitpunkt vorliegenden Anzahl. Die Hygienevorgaben müssen schließlich auch in Reisebussen eingehalten werden, womit die Anzahl der erlaubten Fahrgäste pro Bus ganz wesentlich minimiert wird. Zudem werden sich mögliche Fahrgäste recht sicher zwei Mal überlegen, ob sie sich der Nähe anderer Gäste im Reisebus oder auch im „Vulkan-Express“ aussetzen möchten – zumal es sich bei Gruppenreisenden ja ganz überwiegend um solche aus der Hochrisikogruppe handelt.

Zum Ende der 19. Kalenderwoche haben wir für Wochenenden und Feiertage wieder den gelben Fahrplan angestoßen. Die Fahrgastzahlen sind gering und gehen selten über ein Dutzend hinaus – wirtschaftlich ist dies kaum darstellbar.



▲ Alle zwei Wochen samstags wird im Hafen Bendorf Ton verladen, wofür wir die Wagen vom Bahnhof hierher rangieren.

Foto: Michael Müller

Aber wir möchten ein Zeichen setzen: Wir fahren wieder! Wir hoffen, dass zumindest die Einzelreisenden und Kleingruppen unser Angebot zur Sommerzeit verstärkt nutzen, denn Urlaub wird in diesem Jahr wohl verstärkt im eigenen Lande stattfinden. Vielleicht mildert dies zumindest etwas den wirtschaftlichen Schaden.

Für unsere Fahrgäste bieten wir ein wesentlich vergrößertes Platzangebot in unseren Zügen, so dass gemeinsam mit dem ÖPNV-üblichen Maskengebot ein Höchstmaß an Schutzmaßnahmen umgesetzt werden konnte.

Güterverkehr

Die gute Nachricht zuerst: Keine Auswirkungen hat die Krise auf unsere leider ohnehin geringen schmalspurigen Güterverkehre im Brohltal sowie die Zementverkehre in Neuwied und die Mineralölverkehre in Bendorf. Nur geringe Auswirkungen zeigt die Pandemie auf die Schrottverkehre in Weisenthurm.

Wesentlich härter treffen uns aber die deutlich geringeren Transportmengen unseres größten Kunden Aleris, für den wir nur noch rund die Hälfte der bisher üblichen Mengen fahren. Deren Hauptkunden sind die derzeit daniederliegende Automobilindustrie und der Flugzeugbau, welcher ebenso mit Auftragseinbrüchen kämpft. Die Lok und die Waggons müssen dennoch bezahlt werden, was uns durchaus hart trifft.

Besonders ärgerlich, dass in dieser Zeit der Kalkverkehr im Lahntal (vgl. Heft 1 / 2020) von ThyssenKrupp an die DB Cargo vergeben wurde. Damit fällt auch unsere Subunternehmerleistung für RheinCargo weg. Einen geringen Rangierverkehr in dem Zusammenhang dürfen wir für die DB Cargo noch jeweils freitags nachmittag ausführen. Die DB hat sich, so ThyssenKrupp, ganz wesentlich unter den Preis der RheinCargo gelegt, was die Vermutung nahelegt, dass es der DB Cargo nur um das Generieren von Umsätzen gegangen war. Eine traurige Vorgehensweise und nicht rühmlich für das Staatsunternehmen.

Hier und da dürfen wir für andere Kollegen Überführungsfahrten ausführen, was für eine gewisse Auslastung von Mensch und Maschine in unserem Unternehmen sorgt. Zudem fahren wir für ein anderes EVU Rangierverkehre in Limburg für deren Holztransporte. Die Kampagne läuft noch bis Mitte des Jahres an zwei Tagen pro Woche (außer in Feiertagswochen).

Hoffen wir auf eine alsbaldige Erholung der Wirtschaft, damit wir eine stabile Grundlage für unser Geschäft haben.

Stefan Raab

Werkstattnotizen

Lok D 8

Die Lok ist mittlerweile fertiggestellt und steht wieder auf ihren Normalspurradsätzen. Für Ausbildungszwecke der Fa. Dispo-Tf ist sie auf dem Umladebahnhof bereits fleißig im Einsatz.

Fc-Wagen 2780 6450 170-5

Dieser normalspurige Wagen wurde für unsere Gleisbauabteilung den Notwendigkeiten zum Einsatz auf Rollwagen angepasst und steht nun mit seinem „Schwesterfahrzeug“ 169 für Einsätze im Brohltal bereit.

Wagen 31

An diesem Fahrzeug wurden Mitte Mai zwei Radsätze nachgedreht. Bei dieser Gelegenheit erhält der Wagen auch eine Hauptuntersuchung, so dass er wieder für ein paar Jahre Einsatz im Brohltal fit ist. Die Theke im Wagen wurde mit einer Plexiglasscheibe als Schutz für unsere Mitarbeiter ausgestattet. Wie es mit dem, derzeit eingestellten, Getränkeverkauf weitergeht, lässt sich zwar derzeit noch nicht sagen. Aber für eine Wiederaufnahme sind wir damit gerüstet.

Wagen 32

Der Wagen befindet sich nach wie vor in Bearbeitung bei der Fa. MST in Brohl. Die sehr umfangreichen Blecharbeiten sind in vollem Gange. Bei der Fa. Cleff in Wuppertal wurden zudem neue Übersetzfenster bestellt, da die alten in sehr sehr schlechtem Zustand und nur schwer zu öffnen waren.

Wagen VB 50

Der Wagen steht wieder auf seinen „Füßen“, ist also wieder mit den überarbeiteten Drehgestellen und Radsätzen vereint. Ein paar Arbeiten sind noch zu erledigen, so dass wir aber davon ausgehen können, dass er noch in 2020 wieder im Einsatz sein wird.

Wagen 269

Das Fahrzeug ist weiterhin bei der Handwerkskammer in Rheinbrohl in Arbeit. Die mit den Arbeiten im Wesentlichen betrauten Auszubildenden haben im Monat Mai ein Praktikum bei

uns in der Werkstatt absolviert. Wir haben mit den Beiden zwei wirklich motivierte und zuverlässige Mitarbeiter kennengelernt, die uns in der Werkstatt zudem an der Lok D 8 und am VB 50 hilfreich zur Seite gestanden haben.

Stefan Raab



▲ Die kleine Jung-Lok D 8 steht frisch hauptuntersucht wieder im Einsatz und wird von der Fa. Dispo-Tf zu Ausbildungszwecken im Umladebahnhof eingesetzt.

Foto: Volkhard Stern



▲ Thomas Bickenbach überprüft am 17. Juni 2020 die Maße der Fensterausschnitte am Wagen 32 damit die neuen Fenster bestellt werden können.

Foto: Michael Haubner

Nachruf auf Herbert Paulerberg

Still war es um ihn geworden, um unseren früheren Dampflokfürher Herbert Paulerberg, der zurückgezogen im Bayerischen Wald mit seiner Frau nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst als Lokbetriebsinspektor der früheren Deutschen Bundesbahn bzw. Triebfahrzeugführer der DB AG dort seinen verdienten Ruhestand und seinen Lebensabend verbrachte.

Herbert begegnete mir erstmals an einem Sonntagmorgen im Sommer des Jahres 1992, als er auf einer Motorradtour mit seiner BMW von seinem damaligen Heimatort Köln durch das Rheintal fahrend den Rauch und den "Duft" unserer Lok V wahrgenommen hatte. An diesem Morgen bereitete ich schon seit 04:30 Uhr den sonntäglichen Einsatz unserer damaligen Stammlok vor und war dem frühen Gast zunächst etwas reserviert und zurückhaltend gegenüber, denn selten nur "verirrten" sich Eisenbahnfreunde am Sonntagmorgen um 08:00 Uhr schon auf den oberen Teil unseres Betriebswerks. Man war doch froh, wenn man in Ruhe und Einsamkeit seinen Dienst verrichten konnte, denn es waren in der Regel viele zwar eingeübte aber eben doch nie zur Routine entwickelten Handgriffe, die erforderlich waren, um unsere damaligen Loks V und VI in Gang zu bringen. Für geschäftsmäßige oder betriebliche Routine war schon deshalb kein Raum, da jeder Anheizvorgang immer wieder eine andere Überraschung in sich barg. In der Regel war kaum Zeit noch Raum, um sich neugierigen oder auch interessierten Fragen (und manches Mal auch besserwissenden Kommentaren) von Eisenbahnfreunden zu stellen, die selbst noch nie eine Heizerschaukel in der Hand gehalten oder auch nur eine halbe Stunde auf einem Führerstand zugebracht hatten.

Nicht so Herbert: Zunächst freundlich grüßend stieg er von seiner BMW, deren Kennzeichen ich sogleich aufmerksam aus einem Augenwinkel

beobachtete. Er umrundete die zunächst noch sachte und leise vor sich hinzischende Maschine und bemerkte dann irgendwann kenntnisreich: „Die Maschine erinnert mich an eine P8 in Schmalspurausgabe. Die Lok stammt aus Polen?“ Zunächst immer noch mürrisch und etwas abweisend dachte ich: „Sieht man doch, steht doch alles dran.“, blieb aber freundlich und fragte höflich, ob er sich bei Dampflokomotiven auskenne und mit der Technik vertraut sei.

Nachdem das Eis gebrochen war, gab er sich als Profi zu erkennen, der als Lokführer im aktiven Dienst bei der (damals noch existierenden) Deutschen Bundesbahn stünde. Im weiteren Verlauf unserer nach und nach Fahrt aufnehmenden Unterhaltung erzählte er, dass er tatsächlich die Reglerberechtigung besäße, da er im Bahnbetriebswerk (Bw) Gremberg noch bis zur Aufgabe des Dampfbetriebs am 01. Oktober 1975 bis zum Schluss nahezu ausschließlich in Dienstplänen der Dampftraktion tätig gewesen sei. Neugierig fragte ich ihn natürlich, was er denn dort so alles gefahren habe, war mir doch bewusst, dass dieses Bw als so genanntes „Auslauf-Bw“ so ziemlich alles an Splittergattungen auf sich vereint hatte, was damals in der Endphase des Dampfbetriebes noch auf westdeutschen Gleisen unterwegs war. Herbert enttäuschte meine Neugier nicht: Natürlich gehörten die Güterzuglokomotiven der Baureihe 50 zu seinem „täglich Brot“ der Arbeit als Lokführer, aber spannend wurde es, als er auch von Diensten auf den letzten preussischen G 8.1, den Loks der späteren Baureihe 55.25 oder den 1968 vom Bw Mönchengladbach nach Gremberg gewechselten letzten Schnellzugdampfloks der Baureihe 03 berichtete. Schnell wurde klar: Hier spricht ein Profi kenntnisreich über ein von ihm jahrzehntelang ausgeübtes und geliebtes Hobby, das er sich selbst zum Beruf gemacht hatte.

Wir wurden uns rasch einig, dass er unbedingt über einen Vereinsbeitritt und ein Engagement im Fahrdienst als Dampflokfürher der Brohltalbahn nachdenken solle. Mit dem für ihn typisch verschmitzten Lächeln verabschiedete er sich und ich war mir sicher: der kommt wieder, der will hier fahren. So war es auch, denn nur wenige Wochen später machte Herbert seine ersten Einweisungsfahrten und gab uns jungen Heizern von Anfang wertvolle Tipps zum Kohle- und Kraftsparen. Mit dem nun aus vier Dampflokfürhern bestehenden Team, Karl Nett, Helmut Steiger, dem im Sommer hinzugekommenen und fest angestellten Klemens Ramin sowie Herbert Paulerberg hatten wir nun auch personelle Sicherheit und genügend Lokführer, die in der Lage und berechtigt waren, bei uns im Tal Dampfzüge zu führen. Damit aber nicht genug, denn Herbert brachte Ende 1992 dann auch noch seinen Kollegen Peter Bartusch mit nach Brohl, der ebenfalls als Lokführer des Bw Gremberg seit dem Jahresanfang 1975 immerhin noch Überführungsfahrten von zu verschrottenden Maschinen zum „Lokfriedhof“ nach Stolberg oder zur aktiven Überstellung von Maschinen der Baureihe 50 in andere Auslauf-Bw durchführte.

Zunächst erschienen beide noch gemeinsam zum Dampflokdienst im Brohltal, wechselten sich jedoch später ab, da die Betriebstage unserer beiden Dampfloks aufgrund der wachsenden Beliebtheit der Fahrten des „Vulkan-Express“ unter Dampf stetig stiegen. Für Herbert war es selbstverständlich, dass er sich auch an den Wochenenden ohne Dampfbetrieb in unserer Brohler Werkstatt einbrachte und dort mit den Kollegen gemeinsam erforderliche Unterhaltungsarbeiten oder Reparaturen durchführte. Im Betriebsdienst selbst war Herbert stets souverän, gelassen und nie belehrend oder besserwisserisch, was unter Dampflokfürhern eine seltene aber für den Heizer wohl-

tuende menschliche Qualität bedeutet. Was hat man sich sonst manches Mal – auch von nicht weniger geschätzten Kollegen – im Laufe einer zehn oder auch zwölf Stunden andauernden Schicht so alles anhören müssen...

Ungewöhnlich auch die von Herbert, der vor allem bei Rückwärtsfahrten stets fror, getragene Arbeitskleidung: eine alte, schwere und dicke Motorradjacke aus Leder, die ihre jahrzehntelange Inanspruchnahme und den rauen Betriebsalltag auf den Führerständen der von ihm gefahrenen Dampfloks nicht verleugnen konnte.

Mit dem Ende des Einsatzes unserer Dampfloks V und VI, den Loks der polnischen Baureihe Px 48, gegen Ende der 1990er Jahre, zog sich auch Herbert aus gesundheitlichen Gründen langsam und ganz leise aus dem Fahrdienst zurück. Nach Beendigung seines aktiven Dienstes bei der DB AG verließ er das Rheinland und zog sich in das von ihm so geliebte Niederbayern zurück, wo er im Bayerischen Wald mit seiner Frau eine neue Heimat fand. Er war dort, wie er mir einmal anlässlich eines Geburtstagstelefonats selbst gestand, glücklich und seinen geliebten Bäumen nahe, die er sämtlich alle nicht allein mit deutlichen Namen benennen, sondern auch



▲ Herbert Paulerberg gemeinsam mit Günter Gottmann (außen an der Lok) auf Dampfloks V bei der Einfahrt in den Brohler Lokschuppen.
Foto: Rudolf Eissing

mit allen lateinischen und botanischen Gattungsnamen stets sicher zu bezeichnen wusste. Er, der 1938 geborene, der gerne Lehrer oder Botaniker geworden wäre, wofür im Elternhaus nach dem Krieg weder Geld noch Verständnis waren, verstarb am 10. Januar dieses Jahres kaum bemerkt und ganz still im Alter von 82 Jahren. Unser ehemaliger Kollege Klemens Ramin hat über viele, viele Jahre weiterhin den Kontakt zu ihm und seiner Frau treu aufrechterhalten, so dass der Kontakt zwar weniger wurde, jedoch nie ganz abbrach. Durch

Klemens erfuhren wir vom Tode Herberts, dessen unermüdlichem Dienst im Ehrenamt, seiner loyalen Kameradschaft zu und mit uns sowie dessen stets freundlichem Wesen und väterlichen Rat wir ein aufrichtiges und ehrendes Gedenken bewahren.

Unsere tiefe Trauer und aufrichtige Anteilnahme gilt seiner Ehefrau.

Stephan Pauly, Vorsitzender und Heizer

Reportage des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS: Wir freuen uns, unsere neuen Mitglieder hier begrüßen zu dürfen:

Jens Wießner, Niederkrüchten
Susanne Wießner, Niederkrüchten
Lucas Wießner, Niederkrüchten
Fabian Wießner, Niederkrüchten
Lara Wießner, Niederkrüchten

Wir wünschen den neuen Mitgliedern, dass sie sich in unserer Interessengemeinschaft gut aufgehoben fühlen. Wir würden es besonders begrüßen, wenn weitere Mitglieder sich zur Mitarbeit bei der Erhaltung der Brohltalbahn in unseren Arbeitskreisen entschließen könnten.

Spendenaktion 11sm: Folgender Betrag ist bis zum 30. April 2020 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

670.943 €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab 50 € erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampfloks 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 30. April 2020:

Norbert Diederichs, Brohl
Ulrich Graffmann, Bonn
Wolfgang Bauchhens, Trier
Ursula Breuer, Burgbrohl

Tobias Baaden



125 Jahre Eifelquerbahn

Der Stand der Dinge

▲ Am 26. März 2020 ist ein VT 648 auf der RB 38 unterhalb der Monrealer Burgen auf dem Weg nach Kaisersesch. Foto: Guido Walter

Ende Mai 2020 wird die Eifelquerbahn zwischen Mayen und Gerolstein 125 Jahre alt. Während die DB 1995 zum 100-jährigen Jubiläum ein großes Streckenfest organisierte, muss in diesem Jahr auf ein Fest leider verzichtet werden. Dennoch besteht Hoffnung auf ein Happy End für die heute zwischen Kaisersesch und Gerolstein unbefahrte Strecke.

Infrastruktur

Vor nunmehr über einem Jahr haben DB Netz AG und Vulkan-Eifel-Bahn (VEB) als letzter Pächter die Strecke nach §11 AEG zur Übernahme durch Dritte ausgeschrieben. Neben zwei anderen Interessenten hat auch unsere Betriebs-GmbH ihren Hut in den Ring geworfen und verhandelt seither mit DB Netz über die Übernahme der Strecke. Die Verhandlungen zeigen sich dabei allerdings als recht zäh, indem die DB Netz oft mehrere Monate benötigt um die von uns angeforderten Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Eine tatsächliche Akteneinsicht war letztlich

erst für Ende März 2020 angekündigt worden, musste dann allerdings aufgrund der beginnenden Corona-Pandemie abgesagt werden. Es wird nun ein neuer Termin angestrebt sobald dies wieder möglich ist. Zur abschließenden Beurteilung des Zustands der Strecke ist aus Sicht der Betriebs-GmbH zudem eine Streckenbegehung erforderlich, die abschnittsweise zunächst einen umfangreichen Freischnitt erfordert um die baulichen Anlagen tatsächlich in Augenschein nehmen zu können. Auf dieser Grundlage kann dann über einen Kauf der Strecke weiter verhandelt werden.

Reaktivierungsbestrebungen

Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit ist es dem neuen Eifelquerbahn e. V. zwischenzeitlich gelungen, alle Beteiligten rund um die Reaktivierung der Strecke wieder an einen Tisch zu holen. Eine intensive Auswertung der bisherigen Gutachten, prominente Unterstützung durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und nicht

zuletzt die seit Anfang des Jahres geltenden neuen gesetzlichen Fördermöglichkeiten von Reaktivierungen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) überzeugte letztlich die örtliche Politik, den kommunalen Arbeitskreis zur Reaktivierung der Eifelquerbahn wieder ins Leben zu rufen. Ziel ist nach einer ersten Sitzung die Wiederaufnahme des täglichen SPNV auf der Gesamtstrecke. Hierzu ist der zuständige Zweckverband SPNV Nord beauftragt worden, Konzepte zu erarbeiten um im Anschluss die weiteren Planungen fortzusetzen. Hierzu wurde am 25. Juni auf der Verbandsversammlung ein Beschluss gefasst.

Die Sterne stehen also für die Strecke so gut wie lange nicht mehr! Man darf gespannt sein, ob die DB Netz AG unter diesen Voraussetzungen – und unter dem bundesweit geltenden Stilllegungsmoratorium – die Abgabe der Strecke überhaupt weiter betreiben oder die Strecke nicht doch selbst behalten will.

Michael Hergarten