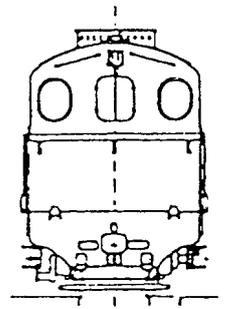


Die Brohltalbahn



*Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.*

*23. Jahrgang
Nr. II / 2011*

Start in die Saison 2011



Bei herrlichem Frühlingswetter startete der Vulkan-Expreß in die neue Saison. Die kurz zuvor reparierte Lok D 1 durfte am 22. April 2011, dem ersten Tag mit Zweizug Betrieb, den Vormittagszug nach Engeln bringen. Hoffen wir auf zufriedene Fahrgäste und volle Züge.

IMPRESSUM:**Herausgeber:**

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.
Sitz: Brohl-Lützing/Rhein
Geschäftsstelle: Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen
Tel. 02636 / 8 03 03; Fax 02636 / 8 01 46
Internet-Adresse: www.vulkan-express.de
e-mail: buero@vulkan-express.de

Verantwortlicher Redakteur:

Karsten Friedrichs, Kastanienweg 39, 53604 Bad Honnef
Tel. 02224 / 4793
e-mail: karsten_friedrichs@web.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Bad Honnef

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
Michael Hergarten, Dortmund
Stephan Pauly, Sinzig

Mit Fotos unterstützten uns:

Thomas Hotze, Nickenich,
Museumseisenbahn Bremerhaven-Bederkesa
Maxim Roßdeutscher, Bonn

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

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

Konten der IBS:

Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
Beiträge: Kto.-Nr. 413195
Spenden: Kto.-Nr. 518 548

Satzherstellung und Druckabwicklung:

typeservice – von der Idee zum Druck
Deidesheimer Straße 2, 50739 Köln
Tel. 0221 / 3 56 71 27 ; Fax 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Die Ausgabe III/2011 von „Die Brohltalbahn“ erscheint im September 2011. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn III/2011“ ist der 31.07.2011.

Berichte bitte nur als Word-Dokument einreichen. Papierfotos Format 10x15 cm glänzend bzw. Digital-Fotos (mind 300 dpi) per e-mail, mit Anschrift des Autors, bis zum Redaktionsschluß an die Redaktion erbeten.

Titelfoto: Maxim Roßdeutscher

INHALT:

Impressum	2
Auf ein Wort	3
Unverantwortliche Panikmache	4
Früh-Kölsch-Fahrt	4-5
Entwidmung Brohler Eisenbahngelände?	5
Blick über den Zaun (5)	6-9
Bericht des Schatzmeisters	10
Frühstücksfahrten	10
Dienstunterricht für Verkaufspersonal	10-11
Streckenunterhaltung	11
Wer nicht mit der Zeit geht	12-15
VDMT-Fühjahrstagung	16

Die in den Artikeln aufgezeigten Meinungen und Ansichten der Autoren entsprechen nicht unbedingt denjenigen der Redaktion bzw. des IBS-Vorstandes.

Die Wahl der Rechtschreibmethode bleibt dem jeweiligen Verfasser überlassen.

TERMINE 2011**Lampionfahrt am 01.07.**

Abfahrt mit dem Vulkan-Expreß um 19:00 Uhr ab Brohl/Rhein. Romantische Sommerabendfahrt nach Engeln. Anschließend findet im Bahnhof ein deftiges Eifeler Abendessen mit Musik in schummriger Beleuchtung statt. Gegen 01:30 Uhr sind wir in Brohl/Rhein zurück.

Frühstücksfahrten am 17.07., 21.08., 18.09, 23.10 und zur „Nacht der Vulkane“ am 22.07.

mit dem Vulkan-Expreß. Abfahrt um 09:30 Uhr ab Brohl/Rhein. Frühstücken Sie gemütlich im Zug auf der Fahrt durch den Vulkanpark nach Engeln. Genießen Sie eine bunte Auswahl von Gebäck, Wurst, Käse etc.

Scheunenfest am 01. und 02.10.

im Kalenbergerhof in Burgbrohl. Mit dem fahrplanmäßigen Vulkan-Expreß direkt zum Hof (Sonderhaltepunkt) mit Streichelzoo und Traktorausstellung.

Gambrinusfahrten am 08. und 15.10.

Abfahrt mit dem Vulkan-Expreß um 14:10 Uhr ab Brohl/Rhein nach Engeln. Möglichkeit einer geführten Wanderung bis Oberzissen. Nach Ankunft in Brohl im Lokschuppen deftiges Spanferkelessen mit Freibier vom Fass, alkoholfreien Getränken und musikalischer Unterhaltung bis Mitternacht.

Almabtrieb am Bf. Engeln am 29.10.

Abendfahrt mit dem Vulkan-Expreß um 19:00 ab Brohl/Rhein nach Engeln. Dort Live-Musik und Tanz. Rückkunft ca. 01:30 Uhr.

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Ausgabe II/2011 bietet wieder eine Reihe interessanter Artikel rund um unsere Brohltalbahn. Darüber hinaus einige Anmerkungen zur letzten Jahreshauptversammlung und zu einer Nachricht in den Medien.

Am 16. April 2011 fand unsere gut besuchte Jahreshauptversammlung in Bad Breisig statt. In einem ausführlichen Fotobericht von Andreas Wildeman über das abgelaufene Jahr wurde wieder einmal sehr deutlich, dass vor allem das große Engagement unserer Aktiven in Form von ungezählten, großenteils unbezahlten Mehrarbeitsstunden unserem Vulkan-Expreß die Zukunft sichert. Der Tagesordnungspunkt zum Stand der Aufarbeitung unserer Dampflok 11sm führte zu lebhaften Diskussionen über die weitere Vorgehensweise zur Beschleunigung der Fertigstellung. Fakt ist, dass zum Zeitpunkt der Jahreshauptversammlung erhebliche bürokratische Hindernisse noch aus dem Weg zu räumen waren. Der Kessel der Lok soll bekanntlich in Polen (AW Pila) gefertigt werden. Neben der Genehmigung zum Bau des Kessels aus Polen, welche mittlerweile vorliegt, wollen wir auch die Zustimmung der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) in Rheinland Pfalz erhalten. Dazu ist eine Übersetzung der Fertigungs- und Prüfunterlagen für den Kessel vom Polnischen ins Deutsche unerlässlich. Die Firma MALOWA als Auftragnehmer für das gesamte Projekt 11sm ist der Auffassung, dass bereits eine Übersetzung der Kesselunterlagen vorliegt. Nach unserer Meinung reicht die bisher vorliegende sehr eingeschränkte Übersetzung keinesfalls aus. Hier ist eine Nachbesserung zwingend notwendig.

Aus heiterem Himmel überraschten uns dann Mitte Mai 2011 Berichte in der Rhein-Zeitung, wonach die Zukunft der Brohltalbahn

wegen hoher aufgehäufter Schulden gefährdet sei. Ähnliches war dann auch im Rundfunk zu hören. Dieser unseriösen Panikmache ist der Vorstand dann umgehend mit einer Richtigstellung entgegengetreten (siehe das Fettgedruckte unten). Der Vulkan-Expreß wird nach wie vor im Brohltal fahren. Eigentlich war diese Falschmeldung zu früh für das Füllen eines Sommerlochs. Michael Baaden hat in seinem Artikel auf Seite 4 dazu eine andere Vermutung.

Karsten Friedrichs

Vulkan-Expreß fährt weiter auf Erfolgskurs

Brohltal-Eisenbahn in ruhigen Bahnen

Der „Vulkan-Expreß“ der Brohltalbahn fährt weiter auf Erfolgskurs. Steigende Buchungszahlen im Personen- und höhere Tonnagen im Güterverkehr deuten auf ein Ende der Wirtschaftskrise hin.

Die Gesellschafterversammlung der Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH (BSEG) verabschiedete Anfang dieser Woche den Jahresabschluss 2009: „Das Jahr der schweren Wirtschaftskrise konnte von der BSEG verlustfrei durchfahren, am Ende sogar mit einem kleinen Gewinn abgeschlossen werden“, so der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung Stephan Pauly. Besonders erfreut zeigte er sich über die Tatsache, dass in diesem schwierigen Jahr keine Personalanpassungen erforderlich waren und die Konsolidierung des Geschäftsbetriebs trotz Krise erfolgreich fortgesetzt werden konnte.

Mit dem Aufschwung legte der Güterverkehr der BSEG im Bereich des DB-Netzes 2010 gegenüber dem Vorjahr wieder deutlich zu. So konnten beispielsweise die Aluminiumtransporte von Spellen am Niederrhein nach Koblenz 2010 gegenüber dem Vorjahr um über 10% auf 37.000 t gesteigert werden. Auch der Güterverkehr auf

der Schmalspurbahn im Brohltal entwickelt sich erfreulich und liegt derzeit stabil bei etwa 15.000 t pro Jahr. Für den Bereich des Personenverkehrs mit dem Vulkan-Expreß zwischen Brohl und Engeln können ähnlich positive Signale verkündet werden, die Buchungszahlen ziehen in jüngster Zeit stark an.

„Entgegen anders lautender Presseinformationen kann von roten Zahlen folglich keine Rede sein“, erläutert Pauly weiter. Diese Informationen seien wohl insofern falsch interpretiert worden, als die Brohltal-Eisenbahn GmbH (BEG) als Besitzer der Infrastruktur zwischen Brohl und Engeln in den vergangenen Jahren deutlich erhöhte Ausgaben zu verzeichnen hatte. Zurückzuführen sind diese auf die enormen Investitionen der BEG in die Substanz der Bahnstrecke – so sind in den letzten Jahren mit Unterstützung des Landes Rheinland-Pfalz nicht nur die beiden großen Viadukte in Bad Tönisstein und Oberzissen saniert, sondern auch 1,2 km Gleis komplett erneuert worden. Diese Investitionen tragen elementar zum langfristigen Erhalt der Bahnstrecke im Brohltal bei.

Der Betrieb der Brohltalbahn steht damit auch 2011 auf einer soliden Basis, so dass auch das bekannte Fahrplanangebot des „Vulkan-Expreß“ ohne Einschränkungen fortgeführt werden kann. Der nostalgische Personenzug verkehrt seit Ostern wieder fast täglich durch das Brohltal hinauf nach Engeln, wo an den Wochenenden zudem Anschluss zur Freizeitbuslinie 820 u.a. nach Maria Laach besteht. Mit dem BUGA-Angebot für Anwohner der Strecke und der Raubritter- sowie der Früh-Kölschfahrt stehen in den nächsten Wochen zudem wieder zahlreiche Sonderveranstaltungen auf dem Programm.

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

**Kapellenstraße 12
56651 Niederzissen
Tel.: 0 26 36 / 803 03**

Unverantwortliche Panikmache

Am 15. und 16. Mai 2011 mussten wir aus Presse und Funk den Schwachsinn vernehmen, dass die Zukunft der Brohltalbahn gefährdet sei. Zunächst wurde diese Falschmeldung am 15.05.2011 von der Rhein-Zeitung (Redakteur: „Autoexperte Uli Adams“) in breiter Form im Lokalteil und am 16.05.2011 auf Seite 3 in Kurzform, aber mit größerem Bild (11 x 21cm) zur Aufmerksamkeitserheischung, über das gesamte Verbreitungsgebiet der „Rhein-Zeitung“ von Betzdorf/Sieg bis Idar-Oberstein an der Nahe einschließlich der Stadt Mainz ergossen. Und der Rundfunk übernahm dies natürlich ungeprüft in seinen Meldungen, mit denen er ganz Rheinland-Pfalz und angrenzende Gebiete überschwemmte.

Was tut die Brohltalbahn, also wir, also die IBS und deren Betriebs-GmbH (nur die beiden sind nach außen hin „Die Brohltalbahn“), dagegen, wenn so ein Mist über uns ausgekippt wird?

Es kommt noch dicker: „Tourismus GmbH schreibt seit Jahren rote Zahlen – 500.000 Euro Schulden“ lautet die zweite Überschrift. Lug und Trug sind wohl die Hauptsache in einer Zeitungsüberschrift? Wer ist denn die „Tourismus-GmbH“ der Brohltalbahn? Den Eisenbahn-Tourismus betreibt unsere Betriebs-GmbH, und nur diese mit Hilfe der IBS. Aber rote Zahlen sind dem Autor nicht geläufig. Als Steuerberater der Betriebs-GmbH müsste er das beurteilen können. Und Schulden von 500.000 Euro sind dort gänzlich unbekannt.

Im ersten Satz des eigentlichen Textes steht dann erst, dass die „Brohltal-Eisenbahn GmbH“ gefährdet sei. Und der Schwarzmalerei ist weiter unterwegs: „Wirtschaftsprüfer warnen: Die Lage ist kritisch, der Fortbestand des Unternehmens gefährdet... Besserung scheint nicht

in Sicht.“ Sachlichkeit und Fachlichkeit scheinen bei dieser isolierten Darstellung wirklich nicht in Sicht zu sein. Es ist wohl schwierig, über den Rand der Brohltalberge hinauszugucken. Man müsste es eigentlich besser wissen. Die Brohltalbahn überwindet 398 Meter Höhenunterschied, d. h. es geht bei der Brohltalbahn nur aufwärts.

Dazu wurden in den letzten 20 Jahren 6,5 km Gleis neu gebaut, die großen Brücken saniert. Was stecken darin für stille Reserven?! Wer weiß das zu bewerten? Wohl nicht diejenigen, die meinten, jetzt mal eine heiße Schlagzeile riskieren zu wollen. Was sind 500.000 Euro Schulden im Vergleich zu den riesigen getätigten Investitionen von 5 Millionen Euro, die zu großen Teilen (50–70%) vom Land bezahlt wurden? Ein kleiner Eigenanteil der Kommune in Form der Brohltal-Eisenbahn GmbH an der Tourismuseinrichtung Brohltalbahn muss nun mal sein. Sonst kann es das große Ganze nicht geben. Dafür hat man seit Übernahme der Gesellschaft 1992 bis ca. 2005 keinen zusätzlichen Euro in den Oberbau stecken müssen (laut Hermann Höfer am 29.09.2006).

Egal, was damit gemeint war, so konnte es doch nicht weitergehen. Seit 2006 begannen die Großbau-

stellen bei der Brohltal-Eisenbahn GmbH mit einer deutlich höheren Eigenfinanzierung über Kreditmittel, woher sonst, wenn man keine Gelder aus dem Verbandsgemeinde-Haushalt locker macht. Das sind normale Geschäftsvorgänge wie in normalen Firmen das üblich ist. Die Brohltal-Eisenbahn GmbH hat regelmäßige Einnahmen, die zur Tilgung verwendet werden können.

Seit wann berichtet man öffentlich über Bilanzinterna? Was muss jemanden reiten, so etwas auszuposaunen? Soll jemand verunglimpft werden? Will man jemanden öffentlich zwingen?

Wer hat jetzt Arbeit und Ärger? Die IBS und deren Betriebs-GmbH! **Immer wir!** (siehe gesonderten Bericht). Rufschädigung, Geschäftsschädigung, Vertrauensverlust, Spendenverlust, erhöhter Familien- und Freizeitverzicht einiger Personen, wer zahlt uns das? Noch erbärmlicher: Es lebe das Ehrenamt?!

Viele Anrufer waren besorgt, ob denn die gekauften Fahrkarten noch gültig seien oder ob die gebuchte Geburtstagsfahrt im September denn noch stattfinden könne. Und noch viel mehr an überflüssigen Fragen, Antworten, Sprüchen, Zeitverschwendungen, z. B. auch für das Schreiben dieser Zeilen, etc. Sinnlos wird uns die Zeit kaputt gemacht! Und das von Leuten, die es besser wissen sollten!

Michael Baaden

Früh-Kölsch-Fahrt am 21.05.2011

Der Autor gestaltet oft bei dieser jährlich gut gebuchten Fahrt die Informationen an die Fahrgäste über den Vulkanpark Brohltal/Laacher See und dessen Brohltalbahn. Das ist immer schön und anstrengend zugleich und wird immer mit Beifall der Gäste quittiert. Am 21.05.2011 war alles anders. Die meisten Fahrgäste hatten die noch frische Falschmeldung von Rhein-Zeitung, SWR und RPR über die angebliche

Gefährdung der Zukunft der Brohltalbahn im Kopf. Sofort wurde gefragt, was das denn auf sich habe. In einigen Abteilen kam der Autor gar nicht dazu, seine normalen Mitteilungen zu machen. Und bis Engeln schaffte es der Autor auch nicht, sämtliche Abteile über den weiteren Ablauf der Fahrt mit Wanderung etc. zu informieren, so dass abends einige Gäste dies berechtigterweise bemängelten. Sie konnten

deswegen an der Wanderung nicht teilnehmen. Das tut mir leid. Auch bei der Wanderung selbst gab es fast nur dieses eine Thema. Viele Fahrgäste bemängelten von sich aus die eklatante Rufschädigung. Es sollte aber auch klar sein, dass der Autor dies nicht unbedingt kleinlaut abbog.

Der Autor meinte zusammenfassend klar und eindeutig, solange es die IBS gibt, wird der Brohltalbahn immer geholfen werden. Das sollte niemand (und öffentlich schon gar nicht) in Zweifel ziehen.

Ganz erfreulich für den Autor war trotz der überflüssigen Hiobsbotschaft das echte Interesse vieler Fahrgäste an der Brohltalbahn und deren Fortbestand. Das zeigt, dass wir bei der IBS auf dem richtigen Weg zur langfristigen Erhaltung der Brohltalbahn sind.

Michael Baaden

Immer wir

sind die Schuldigen (also die Brohltalbahn). Das müssen wir uns öfters so anhören. Wir bringen zwar viele zahlende Gäste ins Tal, die sonst nicht hierher kämen, und die Region partizipiert von unserem „Vulkan-Expreß“ recht ordentlich. Aber dafür dürfen wir uns auch noch rechtfertigen, dass

- unser Fahrplan nicht auf jede Lokalität zugeschnitten ist,
- wir nicht alle Lokalitäten als Mitveranstalter berücksichtigen können,
- wir im Zug selbst eine Getränkebewirtung brauchen,
- wir nicht immer Dampf bis Engeln bieten können,
- wir nicht haargenau unsere Fahrgastzahlen weitermelden können, da sich einige/viele Gäste eben nicht vorher anmelden,
- wir möglichst mit eigenen Fahrzeugen fahren (müssen); besonders dann, wenn große Investitionen daran notwendig werden,
- wir ÖPNV-Anschlüsse in Brohl und Engeln zu wahren haben (was

vertraglich vereinbart ist),

- wir kein Verein zur Unterstützung einzelner Gewerbebetriebe sind,
- die IBS ein gemeinnütziger Verein ist.

Aus diesen Punkten ist zu schließen, dass die interessanten, notwendigen und wünschenswerten Arbeiten bei einer fast täglich verkehrenden Touristikbahn doch nicht so bekannt sind, wie wir uns das vorstellen. Offensichtlich müssen wir die Vorgänge bei unserer Eisenbahn noch mehr bei Geschäftspartnern, Mandatsträgern und örtlichen Vereinen sowie in der Touristik kommunizieren. Bei einer Eisenbahn hat man immer Vorschriften und Sachzwänge zu beachten, die für Außenstehende nicht erkenntlich sind. Wir können nicht so flexibel sein, wie wir das vielleicht gerne wären oder andere es von uns erwarten. Das müssen wir bewusst machen. Aber es sollte vermittelt werden, dass viele Leistungen beim „Vulkan-Expreß“ von ehrenamtlich tätigen Leuten erbracht werden. Denen kann man bei einem fast täglichen Betrieb eigentlich nicht das abverlangen, was man von Gewerbebetreibenden oder Arbeitnehmern erwarten kann und soll.

Auf jeden Fall haben die freiwillig Aktiven dazu die Grundlagen der heutigen Brohltalbahn gelegt, dass diese heute überhaupt noch als touristisches Aushängeschild vorhanden ist. Es ist schön, dass seit 24 Jahren es immer noch und immer wieder Freiwillige gibt, die die Brohltalbahn erhalten und dazu beigetragen haben, dass 15 Mitarbeiter wieder in Lohn und Brot stehen und alle in irgendeiner Form für den „Vulkan-Expreß“ tätig sind. Und dass einige Betriebe im Brohltal und der Region davon einen Vorteil ziehen, ist für uns angenehmer Nebenzweck. Unser Hauptzweck ist und bleibt die einzigartige Brohltalbahn.

Mehr können wir nicht leisten. Immer und immer wieder sollten wir uns das klarmachen, weil ohne die IBS fährt keine Brohltalbahn. Das müssen wir den Partnern klar bewusst machen. Das mag bei einigen Leuten evtl. nicht gut ankommen. Die IBS lebt aber nun einmal nur von den Leuten, die etwas in den Verein

einbringen in Form von Mitarbeit, Zeit, Geld, Tipps, Möglichkeiten, Hinweisen etc. Die wenigsten derer, die modern, geben uns etwas davon. Man erwartet, man verlangt vielmehr. Und man beschwert sich dann weniger bei uns als eher bei der Politik. Wir erwarten keinen Dank, aber etwas mehr Verständnis für unsere Belange als Eisenbahn und Verein könnte schon sein.

Michael Baaden

Entwidmung Brohler Eisenbahngelände?

Nein! Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Entwidmung von Eisenbahngelände unterhalb der neuen Brück abgelehnt. Diese gute Nachricht erreichte die Brohltalbahn am 01.03.2011 auf einen im Jahr 2008 gestellten Antrag der DB Services Immobilien GmbH, beauftragt von der DB Netz AG. Das EBA schloss sich in seiner Begründung unseren damals eingelegten Gegenargumenten an. In Brohl ist schon genug Eisenbahngelände einer solchen Nutzung entzogen worden. Außerdem benötigen wir die Flächen für unsere Verkehre. Dies sah das EBA nach einer Ortsbesichtigung gleichfalls so. Eine weitere Verkleinerung des Bahngeländes wird nicht mehr geduldet. Weiter schreibt das EBA:

„Zudem wurde deutlich, dass bereits erhebliche Geländeanteile des Eisenbahnbetriebsgeländes durch die Straßenbehörden des Landes zum Bau einer raumgreifenden Straßenbrücke mit anschließendem Kreisverkehr über die Bahnstrecke Nr. 2630 in Anspruch genommen worden waren. Eine straßenrechtliche Genehmigung mit einer die fachplanungsrechtliche Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes ersetzenden Konzentrationswirkung konnte bis heute weder von der Deutschen Bahn AG noch von den Landesbehörden des Landes Rheinland-Pfalz vorgelegt werden.“

Dem ist nichts mehr hinzuzufügen.

Michael Baaden

Blick über den Zaun (5)

Train Touristique du Cotentin (T.T.C.)

Eine Reise ins unbekannte Eisenbahnland Frankreich

Zu den beliebtesten Zielen deutscher Eisenbahnfreunde gehören zweifelsfrei unsere direkten Nachbarländer Schweiz und Österreich. Die dortigen Extremlandschaften der hochalpinen Regionen locken tausende von Eisenbahnenthusiasten aus der ganzen Welt wegen der reizvollen Verbindung wildromantischer Landschaften und der Vielzahl ingenieurtechnischer Bauwerke, die heute noch zu recht als kunstfertige Meisterleistungen ihrer Zeit wahrgenommen werden.

Die den Eisenbahningenieuren des 19. Jh. abverlangten Planungen zur Umsetzung ehrgeizigster Bauvorhaben, die wesentlich zur Erschließung der Hochgebirgsregionen beigetragen haben, erfahren auch heute noch eine ungebrochene Bewunderung. Unzählige Fotografien und abertausende Reisende dokumentieren jährlich die immense Anziehungskraft, die sowohl von den atemberaubenden Streckenführungen als auch von den maschinentechnischen Anforderungen an die Traktionsmittel ausgeht.

Ein ähnlich starkes Interesse verzeichnen auch die Eisenbahnstrecken Südtirols und verschiedene Bahnen Großbritanniens; hier vornehmlich die mit Dampflokomotiven betriebenen Museums- und Schmalspurbahnen in England und Wales. Fast 100(!) Linien und Strecken, deren museale Präsentation im traditions- und geschichtsbewussten Vereinigten Königreich nahezu ausnahmslos als „tadellos“ bezeichnet werden kann, prägen das Bild der britischen Museumslandschaft.

Wie gänzlich anders fällt dabei die Wahrnehmung der Museums- und Touristikbahnen bei unseren

westlichen Nachbarn in Belgien und Frankreich aus: unter deutschen Eisenbahnfreunden und Touristen sind zu meist die meterspurige Gebirgsstrecke der berühmten Chemin de Fer du Vivarais, deren Linienführung von Tournon im Rhônetal der wilden Schlucht des Doux in das 33 Kilometer entfernte Lamastre folgt und z. T. mit Mallet-Dampflokomotiven betrieben wird, ebenso bekannt, wie die berühmte Chemins de Fer de Provence (CP), die Nizza an der Côte d'Azur mit dem südfranzösischen Digne-les-bains verbindet.

Während der hier dampfbetriebene „Train des Pignes“ („Pinienzapfenzug“) und die ab dem kommenden Frühjahr 2011 eingesetzten supermodernen Dieseltriebzüge der Baureihe AMP 800, die auf Korsika als AMG 800 bereits seit dem Jahr 2009 tausende von Touristen auf Meterspur mit bis zu 100 km/h über die Insel befördern, für eine wachsende Bekanntheit sorgen, verirrt sich nur selten ein deutscher Eisenbahnfan zu den zahlreichen, sehr interessanten Museumsbahnen in Zentral- oder Nordfrankreich.

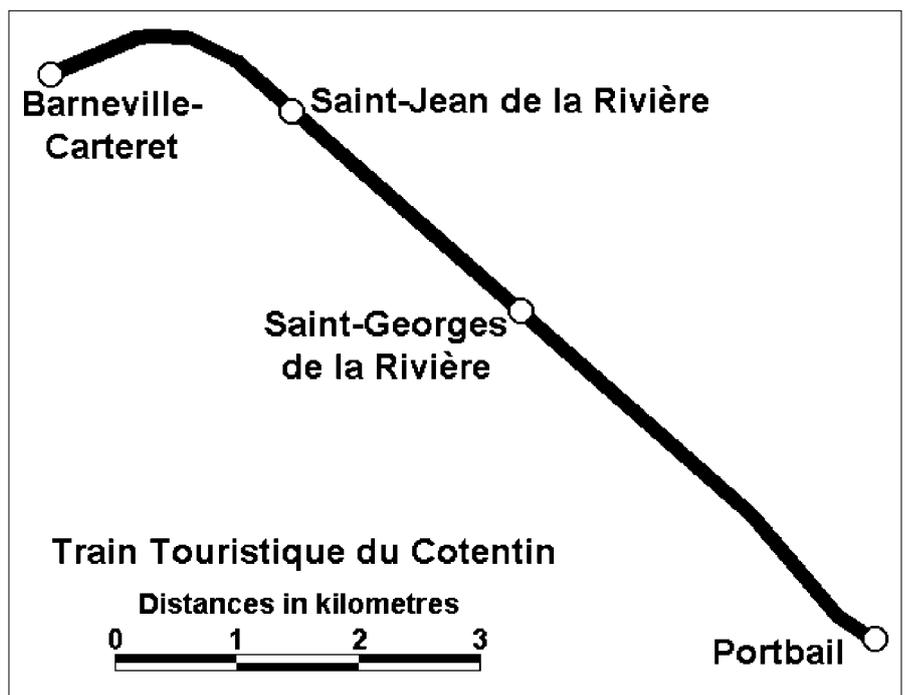
Zweifelsfrei spielt hierbei die Sprachbarriere eine Rolle, denn natürlich fühlen sich Reisende und

Touristen immer dort wohler, wo die Muttersprache – die bei komplizierten technischen Sachthemen schon schwierig genug ist – alltäglich ist.

So nimmt es denn auch nicht wunder, dass anlässlich des vom Autor dieses Artikels und seiner Familie im vergangenen Sommer in der Normandie verbrachten Urlaubs kein weiterer deutscher Tourist bei der Planfahrt des **Train touristique du Cotentin** (TTC) am Ausgangsbahnhof von Carteret angetroffen werden konnte.

Die ca. 10 Kilometer lange Strecke befindet sich im Westen der am Ärmelkanal gelegenen Halbinsel Cotentin und führt von der kleinen Hafenstadt Carteret-Barneville durch die als „Bocage“ bezeichnete Heckenlandschaft in das Küstenstädtchen Portbail, das über einen sehr pittoresken Ortskern sowie einen größeren Yachthafen verfügt. Beide Orte gehören, wie auch der größte Teil des Cotentin, zum Département Manche in der Basse-Normandie.

Die seit dem 23. Juni 1990 als Museumsbahn betriebene Strecke wurde – wie die Brohltalbahn auch – nach etwa dreijähriger Bauzeit im



Jahr 1901 als Teilstück eines größeren Gesamtnetzes eröffnet.

Nach ihrer Inbetriebnahme verband die Strecke beide Küstenregionen des Cotentin: das an der Ostküste gelegene Carantan über Portbail mit dem am der Westküste gelegenen Endpunkt in Carteret, dessen Bahnhof zugleich auch der westlichste Punkt der nicht zum Netz der staatlich verwalteten Eisenbahninfrastruktur ist. Von Anbeginn an privat betrieben, diente die normalspurige Strecke vor allem dem Transport landwirtschaftlicher Produkte sowie dem Anschluss der sehr ländlich geprägten Region an das überregionale Schienenverkehrsnetz. So schloss die Linie in Carantan an die noch heute existierende, zweigleisig elektrifizierte Hauptbahn Caen – Bayeux – Carantan – Cherbourg – Okkville an.

Damit konnte einerseits der noch heute sehr bedeutende Hochseehafen in Cherbourg sowie über Caen das innerfranzösische Eisenbahnnetz in Richtung Paris (Bahnhof „Saint-Lazaire“) erreicht werden. Nicht zuletzt hatte man sich von der verkehrsmäßigen Erschließung der westlich gelegenen Hafen- und Küstenstädte durch die Eisenbahn auch einen Anschluss an den Ende des 19. Jh. einsetzenden Tourismus erhofft und glaubte, an den großen Erfolg des mondänen Granville anzuschließen zu können.

Etwa 15 Kilometer südöstlich von Portbail befand sich ein weiterer, heute aller Gleise beraubter Eisenbahnknotenpunkt: La Haye-du-Puits. Hier zweigten weitere Äste des einst bedeutenden Liniennetzes ab: nach Süden die Strecke über Lessay und Periers nach Coutances sowie die nach Norden führende Linie über St-Sauveur-le-Vicomte, Bricquebec nach Sottevast, wo erneut die Hauptstrecke Cherbourg – Carantan – Caen erreicht wurde.

Die letztgenannten Linienabschnitte und -äste wurden nach ihren Stilllegungen in den 1970er bzw. 1980er Jahren sowie nach

Abbau der Gleise in den vergangenen zehn Jahren in ein sehr attraktives und gepflegtes Radwegenetz umgewandelt, mit dessen Befahrung die sehr reizvolle und teils hügelige Landschaft des von den Küstenabschnitten abgelegenen Hinterlandes erschlossen werden kann.

Auf den Radreisenden warten pittoreske Dörfer, bedeutendste Kirchen und Klöster der normannischen Romanik (Lessay!) und immer wieder die herrliche Aussicht auf menschenleere Küstenabschnitte und die herrlichen, bis zu drei



Meter hohen Wallhecken der Bocage.

Die Reise mit dem Train Touristique du Contentin (TTC), der aus einer Diesellok der Baureihe BB 63000 und bis zu drei Mitteleinstiegswagen der Bauart Bruhat 1930 S und einem zweiachsigen Gepäckwagen besteht, beginnt in der Regel in Carteret. Zuvor wird morgens der Zug aus dem Depot in der Nähe von Portbail, wo sich auch ein zweistöckiger Lokschuppen in moderner Hallenbauweise mit integrierter Werkstatt befindet, als Leerzug nach Carteret verbracht. Von dort geht es mit gemächlicher Geschwindigkeit von maximal 20

km/h vorbei an den Wallhecken und stets mit Blick auf die Strandabschnitte der nahegelegenen Küste nach Saint-Jean-de-la-Rivière.

Es empfiehlt sich, bei der Fahrt nach Portbail in Fahrtrichtung links zu sitzen. So hat man stets einen Blick auf das nahe gelegene Meer. Bei gutem Wetter ist ohne weiteres die etwa 20 Kilometer vor der Küste gelegene Kanalinsel Jersey zu erkennen.

So wird denn auch verständlich, warum die Einheimischen gerne auch vom *Train de la Côte des Isles* („Inselküstenzug“) sprechen.

Der Fahrplan des Jahres 2011

weist ein sehr regelmäßiges Verkehren der Züge vom 3. Juli bis zum 30. August aus – der Urlaubszeit in Frankreich. Sonntags verkehrt dabei nur ein einziges Zugpaar mit einer sehr verkürzten Warte- und Aufenthaltszeit in Portbail (siehe Foto Seite 7). Vom dortigen, sehr gepflegten Bahnhofsgebäude mit seinen ebenso schmucken wie parkähnlichen Anlagen erreicht man zu Fuß in etwa 10 Minuten den historischen Ortskern sowie den alten Hafen.

Die Dauer des Rückweges eingerechnet, verbleibt dem Reisenden eine gute halbe Stunde, um in einem der alten, windzerzausten Gasthäuser in typisch französischer „Restaurant-Beengtheit“, (sehr gemütlich) bei einem Kaffee oder einem Pastis ein Stück der berühmten und mit viel Liebe zubereiteten und deshalb noch phantastischeren Kuchen zu genießen. Da empfiehlt es sich, eher an einem Markttag mit der Eisenbahn vom jeweils gegenüberliegenden Ausgangspunkt Carteret oder Portbail zu reisen. Dienstags ist der Verkehr dabei auf Portbail ausgerichtet und somit ist ein beinahe zweistündiger Aufenthalt auf dem Markt möglich. Donnerstags verkehren sogar zwei Zugpaare und bieten in der verkehrlichen Ausrichtung auf Carteret eine sehr interessante und auch Nerven schonende Alternative zur PKW-Nutzung. Wer das schier unermessliche Warenangebot französischer Wochenmärkte in Küstenregionen kennt, weiß, dass sich der Bonner Wochenmarkt geradezu dörflich gegen die Warenvielfalt einer französischen Kommune mit rund 3000 Einwohnern ausnimmt. Dem TTC kommt gerade an den Markttagen in Carteret dabei die Rolle eines „echten ÖPNV“ zu: von Marktbesuchern und Touristen „geflutet“, findet der zu spät Kommende unter keinen Umständen mehr einen Parkplatz im Ort! Wer sich den klassischen Parkplatzsuchverkehr und die zuweilen doch sehr rustikalen „Parkkünste“ unserer französi-

schen Nachbarn ersparen möchte, nimmt als „Shuttle“ besser den bequemen Zug; selbst viele Einheimische schwören auf ihn! Selbstverständlich kann der Zug ganzjährig auch zu privaten Zwecken gechartert werden.

Die Streckenführung selbst ist aus technischer Sicht völlig unspektakulär und kommt beinahe ohne Kunstbauwerke aus. Lediglich einige Bachdurchlässe, wie die etwa 12 Meter lange Brücke über die Sèves, bilden da eine Ausnahme. Die Strecke verläuft nahezu eben, was die stillgelegten Abschnitte des restlichen Netzes auch so attraktiv für das große Radwegenetz erscheinen ließ.

Hinsichtlich der Landschaft jedoch ergeben sich immer neue, äußerst reizvolle Ausblicke auf das Meer, die einzigartige Küstenlandschaft mit den unzähligen Wallhecken, deren Gesamtlänge allein im Cotentin auf mehr als 70.000 Kilometer (!) geschätzt wird. Sie prägen das Landschaftsbild der Bocage in ganz einzigartiger Weise. Zwischen den Hecken befinden sich malerische und z. T. von riesigen Hortensiengruppen umgebene Bauerngehöfte aus dem 19. Jahrhundert; alles in einem sehr gepflegten Zustand. Nichts, außer einigen, zum Teil sehr guten Museen und Dokumenta-

tionszentren, erinnert mehr daran, dass hier nach der Landung der alliierten Truppen an den nahe gelegenen Landungsstränden nach dem 6. Juni 1944 beinahe jedes Dorf, jeder Weiler und jeder Hof ein hart umkämpfter Kriegsschauplatz gewesen ist. Die Verluste bei den Truppen aller Seiten und bei der Zivilbevölkerung waren entsetzlich, wovon noch heute riesige Kriegsgräberanlagen zeugen. Dennoch wird der Besucher der Basse-Normandie von vielen Denkmälern daran erinnert, dass genau hier das Ende des 2. Weltkrieges begann und die Gewalt Herrschaft der Nationalsozialisten über ganz Europa von diesem geschichtsträchtigen Boden aus beendet wurde.

Die beiden Lokomotiven, die im Wechsel den Zug ziehen, haben keinerlei Mühen mit dem Gewicht der sehr gepflegten Reisezugwagen aus den 1930er Jahren, die um 1960 im Wageninnern eine neue Ausstattung bzw. Polsterung erhielten. Eine Hälfte eines Reisezugwaggons wurde von den Eisenbahnfreunden selbst umgestaltet und zum Tanzwagen ausgebaut. Die Bestuhlung besteht, wie eines der Bilder zeigt, aus „modular“ und freizügig einsetzbaren Campingsitzen in Hartschalenform.



Die große, dieselelektrische Maschine der Reihe BB 63 mit der Ordnungsnummer BB 63069 (siehe Foto Seite 7) gehört zu den letzten sechs in Frankreich verbliebenen Lokomotiven, von denen die französische Staatseisenbahn SNCF zwischen 1953 und 1964 insgesamt 250 Stück in drei Baulosen bei dem französischen Maschinenbauer und Fahrzeughersteller Brissonneau et Lotz (BL) beschaffte. Die bei der TTC verbliebene Lok gehört zur Serie der ersten 108 ausgelieferten Maschinen, die zunächst mit einem 355 kW (ca. 490 PS) starken SACM-Dieselmotor des Typs MGO V 12 ausgerüstet waren. In den beiden Nachfolgelieferungen konnte durch Einbau eines Sulzer-Dieselmotors mit verbesserten technischen Merkmalen die Leistung bis zur letzten

gierdienst eingesetzten Mittelführerstandsmaschinen (mit asymmetrischer Anordnung) später in beige/orange. Die bei der TTC eingesetzte Lok mit der Achsfolge Bo'Bo' trägt wieder ihr historisches Farbleid.

Der Zug, der mal von der großen, 68 t schweren Diesellok 63069 oder manchmal auch von der kleineren, 1970 beim Pariser Lokomotivhersteller MOYSE hergestellten Rangierlok des Typs BN32E210B, die ausnahmslos als Werkslokomotiven von Gießereien, Zechen-, Gruben- und Hafenbahnen u. ä. – nie aber von der SNCF – beschafft wurden, gezogen wird (siehe Foto), muss vor jedem Bahnübergang mit größerem Straßenverkehrsaufkommen anhalten und darf erst nach Postensicherung weiterfahren.



wie selbstverständlich die Eisenbahnaufsicht „auf den Plan“ rufen! Dass ein Eisenbahnbetrieb aber auch bei Beachtung der anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung des betrieblichen Programms mit einem deutlich niedrigeren, maßvollen sicherheitstechnischen Anforderungsprofil sicher und kundenorientiert durchgeführt werden kann, beweisen auch hier wieder einmal unsere französischen Nachbarn! Davon zeugen kleinere Gleisbaustellen und die Vorhaltung unterschiedlichster Baustoffe entlang der Strecke.

Zu schmerzlich dürfte auch die Erinnerung an die endgültige Stilllegung der Museums-Linie von Carantan nach Baupte (10 Km) am 30.06.1994 gewesen sein, die, 1988 eröffnet, immerhin vier Jahre parallel mit der TTC durch dieselbe Trägergesellschaft, der Association pour les Transports en Commun de la Manche (kurz: ATCM) betrieben und finanziert wurde. In der ATCM haben sich die Anliegergemeinden mit dem Conseil Général de la Manche zusammengeschlossen, um gemeinsam mit dem Betreiber des französischen Schienennetzes, der Réseau ferré de France (RFF), den Erhalt dieser so schönen wie außergewöhnlichen Museums- und Touristikbahn dauerhaft zu gewährleisten.

Ein auch im Brohltal nachahmenswertes Beispiel, wie der seinen „Blick über den Zaun“ richtende Autor dieses Artikels meint.

Eine Familienfahrt mit der TTC ist beim nächsten Urlaub auf der Halbinsel Cotentin jedenfalls bereits fest eingeplant...

Text und Fotos: **Stephan Pauly**



Bauserie auf beachtliche 445 kW (610 PS) gesteigert werden. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von zunächst 80 und später 90 km/h erfüllte dieser Typ auf nahezu jedem französischen Knotenbahnhof wichtige Funktionen in den Bereichen „schwerer Vershub- und Rangierverkehr“ sowie bei der Beförderung leichter und mittelschwerer Güterzüge auf den nicht elektrifizierten Nebenbahnen der ländlichen Regionen. Zunächst in grün/gelber Farbgebung, präsentierten sich die vor allem im Ran-

Die Betriebsabwicklung wirkt sehr gemütlich, was sich auch auf die zahlreichen Fahrgäste überträgt.

Die Bewirtung erfolgt von der Theke aus, die sich unmittelbar neben dem „Tanzabteil“ befindet. Geboten werden neben kleinen Speisen (z. B. Waffeln) auch Getränke wobei natürlich der in Frankreich obligatorische Rotwein nicht fehlen darf.

Der Zustand des Oberbaus stimmt zweifelsfrei nachdenklich (siehe Foto) und würde hierzulande

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS.

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

Alexander Bell, Kempenich
Andrea Bell, Kempenich
Charlotte Bell, Kempenich
Helmut Kurz, Marktschorgast

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 30.04.2011 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

314.608,- €

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 EUR 50 erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 30.04.2011:

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Raimund Dahm, Bonn

VW Entfallteiledienst

Gutsche GmbH, Bonn

Norbert Diederichs, Brohl-Lützing

Hans Josef Merzbach, Bonn

Manfred Hirzmann, Unkel-Heister

Ursula Breuer, Burgbrohl

Bernd Düpper, Koblenz

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner,

Höhr-Grenzhausen

Hartmut Halm, Aachen

Hans-Hermann Kleinespel,

Mülheim (Ruhr)

Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl

Friedrich Kernchen, Köln

Tobias Baaden

Frühstücksfahrten

Die im April an den Mittwochtagen vor und nach Ostern durchgeführten Frühstücksfahrten zeigten sich für die B.E. als voller Erfolg. Das war so nicht erwartet worden. Ausschlaggebend für die Termine waren die Osterferien und die ansonsten nicht so gut gebuchten Mittwochfahrten.

Deswegen wollten wir etwas Neues ausprobieren. Bisher fanden Frühstücksfahrten zu wenigen ausgewählten Anlässen statt. Solche Fahrtage machen nämlich Arbeit, weil die Kunden zu bedienen ja auch anstrengend ist. Das Frühstück kaufen wir beim Royal Party-Service ein. Die Leistung der Darreichung, Präsentation, Sauberkeit, etc. erbringt die Brohltalbahn.

Die Frage für uns ist immer, haben wir genug Personal? Natürlich haben wir nie genug Personal. Aber diese Fahrten sollen auch sein, um bessere Erkenntnisse zu sammeln. Diese waren: 1. Termin 50 Teilnehmer, 2. Termin 72 Teil-

nehmer. Personal hatten wir genügend. Unser Fahrpreis ist zu gering für die gebotene Leistung. Die Leute waren sehr zufrieden. Das Wetter war bestens. Mit 72 Personen sind wir ausgebucht. Mehr geht nicht, weil nur zwei Waggons mit Tischen ausgerüstet sind. Einen echten Speisewagen haben wir leider nicht. In einigen Internet-Foren wurden die Fahrten gut besprochen.

Unsere Kalkulation wird sich ändern, einerseits wegen unserer erbrachten Personalleistung, andererseits, wenn mehr Interesse vorhanden ist, als abgedeckt werden kann, ist das oft ein Zeichen für eine zu niedrige Preiswertigkeit. Diese sollten wir mit den kurzfristig neu angesetzten Terminen Sonntagmorgens 17.07., 21.08., 18.09. und 23.10.2011 herausfinden. Speziell für den Saisonanfang im April bieten sich die Frühstücksfahrten wohl gut an. Das werden wir für 2012 in jedem Fall einplanen.

Michael Baaden

Dienstunterricht für Verkaufspersonal

Es hört sich vielleicht etwas mehr an, als es ist, aber der Vorstand hielt es schon seit geraumer Zeit für angebracht, auch das Servicepersonal, das keine eisenbahnbetrieblichen Aufgaben wahrnimmt, etwas zu schulen. Bei manchen Kollegen löste das ein komisches Lächeln aus, was das denn wieder sollte. Aber: Wie bewege ich mich auf einem Eisenbahnwaggon mit offenen Plattformen, wo hängt der nächste Feuerlöscher, wo ist die nächste Erste-Hilfe-Station, was mache ich bei Unfällen, am BÜ, auf der Steilstrecke, wie beruhige ich aufgeregte Fahrgäste, welche Rechte und Pflichten haben Verkaufspersonal, Zugführer, Schaffner und Betriebsleiter, wie verhalte ich mich am/im Gleis? Das sind nur einige Fragen an die Servicemitarbeiter. So ganz ohne Wissen, Regeln (also Ausbildung, Unfallverhütung) kann es auch bei diesen nicht gehen. Dass man auch verkaufstypische Themen anspricht wie Hygiene (sind wir geduscht?), Auftreten gegenüber den Kunden mit Freundlichkeit, ordentlicher Kleidung und aufrechter Haltung sollte eigentlich selbstverständlich sein. Wir wollen schließlich etwas von unseren Fahrgästen haben. Wir wollen uns doch wenigstens beim Verkauf gern und aktiv in die IBS einbringen. Mit dem Geld unserer Fahrgäste wollen wir

sonal, Zugführer, Schaffner und Betriebsleiter, wie verhalte ich mich am/im Gleis? Das sind nur einige Fragen an die Servicemitarbeiter. So ganz ohne Wissen, Regeln (also Ausbildung, Unfallverhütung) kann es auch bei diesen nicht gehen. Dass man auch verkaufstypische Themen anspricht wie Hygiene (sind wir geduscht?), Auftreten gegenüber den Kunden mit Freundlichkeit, ordentlicher Kleidung und aufrechter Haltung sollte eigentlich selbstverständlich sein. Wir wollen schließlich etwas von unseren Fahrgästen haben. Wir wollen uns doch wenigstens beim Verkauf gern und aktiv in die IBS einbringen. Mit dem Geld unserer Fahrgäste wollen wir

die Brohltalbahn erhalten. Deswegen sollte ein ordentliches Auftreten das Mindeste sein, was der Einzelne einbringt. Schauen wir die Kunden beim Verkaufsvorgang an, sprechen wir unsere Gäste persönlich an, gehen wir auf deren Äußerungen ein? Das gibt persönliche Nähe, das bindet. Das ist Teil des Reiseerlebnisses, das der Besucher einer Touristikbahn am Ende der Fahrt genossen haben soll. Und wir sollten dabei einen guten Eindruck hinterlassen, weil das unsere beste Werbung ist. Und damit die Fahrgäste wissen, wo sie an ihrem Reisetag konkret sind bzw. gewesen sind, teilen wir ihnen auf der Bergfahrt unseren Prospekt aus und erzählen, dass der „Vulkan-Express“ durch den Vulkanpark Brohltal / Laacher See fährt, dass der Vulkanismus der Osteifel diese unsere grandiose Landschaft prägt, dass es auch deswegen vor 25 Jahren einige Leute gab, die die Brohltalbahn auf Dauer erhalten wollten, dass wir als Verein heute diese Bahn selbst führen und der Erfolg uns Recht gibt. Erklären wir, was und warum wir das tun.

Das kommt bei den Gästen sehr gut an. Deswegen sollten alle Mitarbeiter die Stationen und Besonderheiten der Brohltalbahn kennen, um den Gästen auch etwas Wissen vermitteln zu können. Und vielleicht mit ein paar guten Sprüchen die Brohltalbahn und deren Betreiber in bester Erinnerung zu belassen.

Dienstunterricht? Ja, das alles und noch mehr sollte ein Dienstunterricht rüberbringen! Stephan Pauly und Frank Muth hatten sich am 16.04.2011 zwei Stunden Zeit genommen, uns unterhaltend und unterrichtend zugleich beizubringen, was man als „normaler“ Mensch bei der Bahn eigentlich wissen sollte. Und Uli Büchting setzte dann allen noch die Verkäuferkrone auf, denn wir pflegen als Personal den direkten Kontakt zu den Kunden. Und der sollte möglichst gut, finanziell erfolgreich und nachhaltig sein.

Michael Baden

Streckenunterhaltung

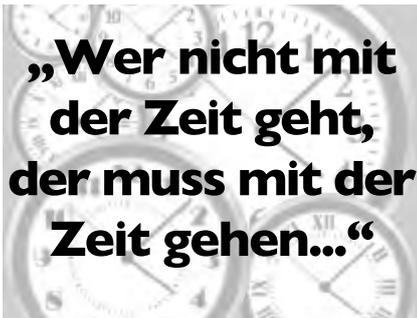
Auch in den vergangenen Monaten wurde intensiv an der Streckenunterhaltung gearbeitet. Ende April 2011 weilte die Gleisstopfmaschine wieder im Brohltal, um Nachrichtenarbeiten im Neubauabschnitt Dicktberg (km 0,04 - 1,0) durchzuführen. Auch der regenerierte Gleisbereich

Schweppenburg (siehe Bericht in Ausgabe I/2001) wurde nachgestopft. Neben den eigentlichen Stopfarbeiten war der An- und Abtransport der Maschine durchaus sehenswert.

Thomas Hotze hat diesen Vorgang fotografisch festgehalten.

Karsten Friedrichs





So sehr man über das Wesen und das Verhalten des bei Pro7 sein Unwesen treibenden Versicherungsangestellten Bernd Stromberg auch streiten kann, mit diesem Zitat hat er nicht ganz unrecht! Gehen wir etwa nicht mit der Zeit? Müssen wir etwa mit der Zeit *gehen* (im Sinne von abtreten)? Sind wir in die Jahre gekommen? Im vorletzten Heft der „Brohltalbahn“ stellt unser Kollege Michael Baaden auf Seite 7 sich und uns diese Frage. Spontan möchte ich sie verneinen, denn immer wieder neue Sonderveranstaltungen (wie die neuen Frühstücksfahrten) künden von einem steten Wandel bei der Brohltalbahn.

Dennoch: die Fahrgastzahlen als „dem“ Indikator für den Erfolg unserer Arbeit steigen, trotz der in den letzten Jahren mehrfach ausgeweiteten Anzahl der Fahrtage, nicht in dem Maße, wie erhofft. Woran liegt das? Die Gründe hierfür herauszufinden, ist nicht einfach, aber auch nicht unmöglich. Die Ursachen werden jedoch vielfältig sein: veränderte Lebensgewohnheiten der Menschen, der demografische Wandel, die Gesellschaft wird älter (Stichwort: Barrierefreiheit), bunter und kleiner und gewisse „Abnutzungseffekte“. Aber auch Fakten wie der schon lange fehlende regelmäßige Dampfbetrieb oder die Etablierung zahlreicher weiterer touristischer Eisenbahnen in unserem direkten Einzugsgebiet. Waren wir noch vor 15 Jahren neben der Drachenfelsbahn die einzige touristisch orientierte Bahn weit und breit, so wollen nun auch Eifelquerbahn, Olefialbahn, Bördebahn, Kasbachtalbahn, Brexbachtalbahn, Wiehltalbahn und Hunsrückquerbahn

etwas vom Kuchen „Fahrgast“ abhaben. All diese Bahnen haben ein mehr oder weniger deckungsgleiches Einzugsgebiet mit dem Hauptpotenzial Köln/Bonn.

Die meisten dieser Bahnen vermelden seit Jahren steigende Fahrgastzahlen, gleichwohl auf deutlich geringerem Niveau als bei uns. Beispielhaft verkündete die Eifelquerbahn für die letzte Saison (2010) 30.000 Fahrgäste – ein Wert den wir mehr als verdoppeln. Steigt man tiefer in diese Betrachtung ein, so stellt man schnell fest, dass keine dieser Bahnen die Anzahl unserer Fahrtage auch nur annähernd erreicht. Neben der unter etwas anderen Vorzeichen zu betrachtenden Drachenfelsbahn fahren wir als einzige Touristikbahn auch unter der Woche. Ebenso auffällig ist jedoch, dass die meisten neu entstandenen Verkehre an den Wochenenden einen dichten Taktverkehr anbieten, der vielfältige und flexible Nutzungsmöglichkeiten für den Fahrgast ermöglicht.

Aufgrund unserer Streckenlänge und der geringen Geschwindigkeit können wir derzeit nur zwei Zugpaare anbieten, deren Nutzung durch den Fahrgast gut geplant sein will. Doch nicht jeder kann und/oder will das. Damit sind wir meines Erachtens bei einem unserer zentralen Probleme angelangt: dem Fahrplan. Wer mit uns fährt, der muss dies im Vorfeld genau planen. Eine spontane Anreise bei schönem Wetter von z. B. Bonn nach Brohl wird nicht selten zur Ernüchterung führen, da der letzte (!) Zug der Brohltalbahn dort bereits um 14:10 Uhr abfährt. Zum Vergleich: fährt der Ausflügler stattdessen nach Linz, so hat er dort stündlich bis 18:00 Uhr die Möglichkeit, nach Kalenborn zu fahren. Gerade an langen Sommertagen ist dies ein nicht zu unterschätzender Effekt. Dass dieses Problem real ist, verrät nicht zuletzt ein Aushang in unserem Bahnhof Brohl, der „zu spät“ (?) gekommenen Fahrgästen empfiehlt, unserem Zug mit der Buslinie 820

hinterherzufahren und in Engeln bei der Rückfahrt zuzusteigen...

Hat sich der potenzielle Fahrgast dennoch für's Brohltal entschieden, so muss er auch dort seinen Aufenthalt genau planen, ermöglichen 2 Zugpaare doch nicht gerade eine flexible Freizeitgestaltung.

Habe ich diese Situation vor Ort in Brohl in der Vergangenheit skizziert, so bekam ich nicht selten zu hören, die Brohltalbahn sei ein Tagesausflug (im Sinne eines Ganztageserlebnisses). Dieser These möchte ich insofern zustimmen, als unsere jetzigen Fahrgäste (sofern sie nicht einer Bus-Gruppe angehören) dieses Verhaltensmuster aufweisen und in erster Linie zu uns kommen, um das Erlebnis einer historischen Eisenbahnfahrt in schöner Landschaft zu erfahren.

Diese Zielgruppe ist enorm wichtig und ihre Motivation aus meiner Sicht nachvollziehbar. Sie reicht aber auf Dauer nicht aus, um die Züge zu füllen, wie auch Michael Baaden schon anführt. Alle anderen Gruppierungen der Gesellschaft sind für uns aber alleine aufgrund der Fahrplanzwänge kaum potenzielle Fahrgäste. Zahlreiche Gespräche in meinem Freundes- und Bekanntenkreis ergaben fast immer ähnliche Argumente, beim „Ausflug ins Grüne“ andere Bahnen der Brohltalbahn vorzuziehen – da half alles Werben in der Regel leider wenig. Kurz und knapp die festgestellten Fakten:

🕒 Der erste Zug (09:30 Uhr) ist aus den Haupteinzugsgebieten (Köln/Bonn/Koblenz) kaum erreichbar: nicht jeder zieht gerne am Wochenende „im Frühtau zu Berge“, um in Köln morgens um 07:56 Uhr bzw. in Bonn um 08:27 Uhr den Zug nach Brohl zu erreichen! Vor diesen Zeiten liegt zudem in der Regel noch eine Straßenbahnfahrt zum Bahnhof. Wer dennoch früh gestartet ist, verliert den Zeitvorteil in Brohl leider durch einen sehr schlechten Anschluss zur Brohltalbahn (gerade aus Richtung Koblenz).

🕒 Der zweite Zug liegt zeitlich gut, ermöglicht aber nur eine sehr eingeschränkte Flexibilität beim Aufenthalt im Brohltal, da er gleichzeitig auch der letzte Zug ist.

🕒 In der Regel möchte man bei einem Ausflug „ins Grüne“ mehrere Attraktionen miteinander verbinden, d. h. womöglich ein Stück mit einer Touristikbahn fahren, dann wandern oder Radfahren, etwas essen, andere touristische Highlights besuchen, sich sportlich betätigen und je nach Lust und Laune wieder zurück fahren. Unser Fahrplan ist hierfür leider völlig ungeeignet, da er in erster Linie auf die Befahrung der Gesamtstrecke (Stichwort „reines Eisenbahnerlebnis“) mit dem vergleichsweise unspektakulären Endpunkt Engeln ausgerichtet und mit 2 Zugpaaren das Gegenteil einer flexiblen Freizeitgestaltung ist. Nicht umsonst ist das Auto in der Freizeit so beliebt, fühlen sich viele doch selbst durch einen Stundentakt im ÖPNV schon eingeeengt.

🕒 Die zweite Abfahrt in Brohl ist mit 14:10 Uhr als letzte Fahrt des Tages deutlich zu früh. Leider hat man so bereits am frühen Nachmittag keine Möglichkeit mehr, mit uns zu fahren – gerade im Sommer ist um 14:10 Uhr ein Tag noch lange nicht vorbei... Der schriftliche Hinweis in Brohl, dem Zug mit der Buslinie 820 hinterherzufahren und in Engeln zur Rückfahrt zusteigen kommt, wie oben schon geschildert, nicht von ungefähr, das Problem ist folglich aktuell!

🕒 Die Fahrtdauer von 1,5 Stunden wird als sehr sehr lang empfunden (keine der umliegenden Touristikbahnen ist derart langsam). Unter anderem aus diesen Gründen gingen auch unsere eigenen Ausflüge vielfach in andere Gefilde. Nach meiner Ansicht müssen wir uns zukünftig verstärkt Gedanken machen, wie wir zusätzliche Kundenkreise (wie z. B. die oben skizzierten) für unsere Bahn erschließen können – und zwar ohne bisherige

Kunden zu vergraulen. Eine zentrale Stellschraube dafür ist der Fahrplan. Bleibt es bei der aktuell extrem niedrigen Geschwindigkeit, werden wir kaum mehr als 2 Zugpaare anbieten können. Die fortschreitende Gleissanierung unserer Strecke sollte aus meiner Sicht daher auch dazu genutzt werden, die zulässige Geschwindigkeit auf zumindest 30 km/h zu erhöhen. Dies ist ein weiterhin beschauliches Tempo, das einen Aufenthalt auf der Plattform, andererseits aber auch einen attraktiven Fahrplan mit 3 Zugpaaren ermöglicht. Dazu muss diese Geschwindigkeit nicht einmal ausgefahren werden (was die „kleinen“ Dieselloks ohnehin nicht können) – auch ein mit 20 km/h Reisegeschwindigkeit gerechneter Fahrplan böte schon ganz neue Möglichkeiten.

Aber auch unter den jetzigen Bedingungen möchte ich einige Veränderungen anregen. Wie beschrieben halte ich eine Anpassung der Abfahrtszeiten auf 10:10 Uhr (Zuganschlüsse in Brohl!) und 15:10 Uhr (spätere Abfahrt am Nachmittag) für dringend geboten. Gerade am Wochenende hat sich der Lebensrhythmus vieler Menschen aus den Frühstunden wegverlagert. Die erste Fahrt würde damit nur 40 min später verkehren als bisher, ermöglicht also weiterhin „Frühaktivitäten“ bei gleichzeitig verbesserten Anschlüssen. Die zweite Fahrt böte die Chance, uns auch am Nachmittag noch zu besuchen.

Um eine flexiblere Nutzung unserer Züge zu ermöglichen, halte ich es weiterhin für sinnvoll, einen werktäglichen Fahrtag (Mi/Fr) zu streichen und diese Zugkilometer auf den Sonntag zu verlagern. Mit den 35 km eines Fahrtages könnte man beispielsweise sonntags den bestehenden Fahrplan um 3 zusätzliche Zugpaare Brohl – Burgbrohl verdichten und somit auf dem (für mich persönlich) attraktivsten Streckenabschnitt sehr flexible Nutzungsmöglichkeiten der Züge anbieten. Der dann erforderliche

Zweizugbetrieb ist sicherlich ein besonderes Highlight: gehören nicht auch Zugkreuzungen, das Beobachten des Personals bei der Abwicklung des Zugverkehrs und der Eindruck reger Betriebsamkeit zum Erlebnis „Eisenbahn“ elementar dazu?

Für den Fahrgast, aber auch für unsere Kollegen im Fahrdienst, übt dies doch einen besonderen Reiz aus, der nicht zuletzt auch zu einer verbesserten Einsatzbereitschaft des Personals führen könnte. Auch für unsere hoffentlich bald wieder betriebsbereite Dampflok 11sm stellen diese Pendelfahrten den idealen Rahmen für ein ausgiebiges Dampferlebnis dar. Kombiniert mit einem bahnbegleitenden Wanderweg zwischen Burgbrohl und Brohl („Kurfürstenweg“?) – womöglich sogar als „Bahnlehrpfad“ wie bei der Rhätischen Bahn – könnte dies zu einem Alleinstellungsmerkmal werden, das uns von den benachbarten Bahnen positiv abhebt. Im Klartext: die zwei durchlaufenden Zugpaare nach Engeln blieben erhalten, die Pendel nach Burgbrohl erschließen zusätzliche Kundenkreise mit abweichenden Interessen (Kurzausflug, wandern und unterwegs jederzeit wieder zusteigen können, Kombination mit anderen Zielen,...) und würden alle zwei Wochen mit Dampf gefahren.

Damit wären wir beim zweiten Aspekt meiner Gedanken: die Vernetzung mit anderen touristischen Einrichtungen. Wie eingangs erwähnt, ist bei uns der Gedanke nicht unüblich, die Brohltalbahn sei ausschließlich ein Ganztageserlebnis, bei dem es unerwünscht ist, dass die Gäste woandershin weiterfahren. Mir fällt es schwer, diese Gedanken nachzuvollziehen. Das Verhalten der Menschen spricht schließlich eine andere Sprache – man möchte sich nicht festhalten lassen, gleichwohl mehrere Aktivitäten kombinieren und das unabhängig von politischen Grenzen (Stichwort Vulkanpark Mendig/ Stadt Mayen).

Wie Michael Baaden schon richtig bemerkte: wir müssen Kooperationen eingehen, Kombitickets entwickeln und uns darum kümmern, wie wir uns nicht zuletzt über den ÖPNV vernetzen können (...denn auch der Autofahrer lässt sein Auto schließlich in Brohl stehen, wenn er mit uns fährt).

Diese Vernetzung kann in den meisten Fällen über den ohnehin bestehenden Busverkehr hergestellt werden. Gleichwohl sind dazu einige Anpassungen erforderlich. Hierzu habe ich immer wieder Vorschläge gemacht – das Interesse hieran war bislang leider nur mit „ausbaubar“ zu umschreiben. Der Hinweis auf die dürftige Inanspruchnahme der Freizeitlinie 820 war offenbar Grund genug, sich nicht weiter damit zu beschäftigen.

Wie kommt es denn zu der schwachen Nutzung der Linie 820? Wie verhielt es sich mit den früheren Anschlussbussen der Brohltalbahn nach Maria Laach und Kempenich in den ersten Jahren des Vulkan-Expreß? Wie vermarkten wir die Anschlüsse derzeit? Leider nur im mehr oder weniger Kleingedruckten und allgemein: „Die Linie 820 erschließt den Vulkanpark...“. Der Fahrgast muss sich also selbst um die Verknüpfung dieser Infos bemühen, das kann nicht jeder.

Warum vermarkten wir die Busse nicht unmittelbar in unseren Fahrplankarten als Anschlüsse? Mein persönlicher Eindruck sagt mir, dass diese Linie in der jetzigen Form sicherlich nicht dauerhaft betrieben werden kann. Einzelne Anschlüsse sind für uns zur Vernetzung mit anderen Touristikern aber elementar! Treten wir also an das Busunternehmen heran und entwickeln wir gemeinsam ein attraktives Angebot auf Basis bestehender Buslinien. Anschlüsse von Burgbrohl nach Maria Laach (Linie 810) oder von Engeln nach Mayen und Ahrweiler (Linie 814) vernetzen das Angebot mit Vorteilen für beide Seiten!

Ein ganz besonderes Alleinstellungsmerkmal haben wir direkt in

Brohl: wir sind die einzige Touristikbahn mit eigenem Schiffsanleger! Leider wird er kaum genutzt. Zugegeben, der Rheinabschnitt Bad Breisig – Andernach – Koblenz wird von den Linienschiffen nur sehr selten und zu für uns unattraktiven Zeiten befahren. Mit zwei Ausnahmen: montags (unserem bisherigen „Ruhetag“) verkehrt sowohl ein KD- als auch ein BPS-Schiff von Bonn zur Mosel, dienstags kommt die PSS in Brohl vorbei. Keines dieser Schiffe hält derzeit in Brohl, unser Fahrplan wäre aber ohnehin nicht kompatibel.

Die Pendelfahrten mit der Dampflokomotive „Franzburg“ auf der Hafenstrecke anlässlich des letzten Bahnfestes waren ein voller Erfolg! Die regelmäßige Einbindung des Haltepunktes Rheinanlagen in unser Angebot sollte uns daher eine Herzensangelegenheit sein. Verhandeln wir also mit den Reedereien! Kombitickets Schiff/Zug können von großem Interesse sein – die Drachenfelsbahn macht es vor! Auch den Fahrplan könnten wir umstellen: ein Zugpaar zur Mittagszeit mit direkter Abholung am Anleger bietet ganz neue Möglichkeiten – nicht nur für Schiffsfahrgäste. Leider ist am Montag in unserer Region touristisch alles tot, die meisten Ziele sind geschlossen.

Doch wo ein Wille, da ein Weg! Der Zug führt vielfach Güterwagen mit – womöglich lässt sich nach einer geführten Wanderung von Engeln nach Brenk eine dortige Werksbesichtigung etablieren?! Es muss ja nicht immer Engeln sein...

Diese Beispiele zeigen, dass noch einiges machbar ist! Jedes einzelne Ziel ist eine Überlegung wert! Wie schaffen wir die bessere Vernetzung mit Burg Olbrück (inkl. Shuttlebus), mit dem Vulkanparkzentrum in Mendig, mit dem Geysir bei Nemedy? Jedes einzelne Projekt darzustellen, würde den Rahmen dieses Artikels sprengen, ich bin aber gerne bereit an der Verwirklichung mitzuarbeiten!

Zusammenfassend möchte ich an dieser Stelle den folgenden Fahr-

planvorschlag für 2012 in die Diskussion einbringen (siehe Tabelle Seite 15). Gegenüber dem heutigen Angebot ist dieses Konzept annähernd kilometerneutral, erfordert an Sonntagen jedoch einen höheren Personaleinsatz. Die Möglichkeiten, neue Zielgruppen als Fahrgäste hinzuzugewinnen, sind aus meiner Sicht durch die neuen Abfahrtszeiten (bei „Ein-Zugpaar-Tagen“ Abfahrt am Mittag, Pendelfahrten nach Burgbrohl am Sonntag etc.) jedoch deutlich größer als bisher. Die Realisierung dieses Konzepts ist von einer Reihe von Unbekannten bestimmt: machen die Reedereien mit und legen in Brohl an? Haben wir genug Personal für einen sonntäglichen Zweizugbetrieb? Kommen die Mittagszüge an? Veränderungen erfordern Mut. Packen wir's an! Stillstand ist der Tod...

Zum Schluss sei mir noch ein weiterer Ansatzpunkt gestattet. Unser satzungsgemäßes Ziel ist der Erhalt der Brohltalbahn. Dafür benötigen wir zahlende Fahrgäste. Neben der schon beschriebenen Eingrenzung lassen wir eine weitere (zugegeben kleine) Zielgruppe potenzieller Fahrgäste bislang völlig außer Acht: diejenigen die nur von A nach B befördert werden möchten. Viele Gespräche in Brohl führten immer wieder zu der Erkenntnis, dass „wir kein ÖPNV sind und es auch nicht sein wollen“. Aber warum nicht? Sicherlich darf dies nicht auf Kosten der bisherigen Kunden gehen. Gegen ein paar zusätzliche Fahrgäste kann aber doch eigentlich niemand etwas haben!

Woran ich in diesem Zusammenhang denke, ist nicht in erster Linie ein Taktverkehr mit Triebwagen (das ist zum jetzigen Zeitpunkt utopisch). Vielversprechender ist es, Zusatzzüge zu den zahlreichen Großveranstaltungen in der Region anzubieten, also immer dann wenn (Fahr-)Zeit nicht ganz so wichtig ist und womöglich Alkohol im Spiel ist! Landesgartenschau in Koblenz, Rhein in Flammen, Rheinkultur, Deutschlandfest in Bonn, Karnevalssumzüge in den Großstädten

und im Brohltal und nicht zuletzt die Nacht der Vulkane – es wird einiges geboten. Bieten wir den Bürgern des Brohltals an, sie spät nachts nach Veranstaltungsende von den Zubringerzügen in Brohl abzuholen und nach Hause zu fahren! Mancher junge Mensch wäre heilfroh, nach der Rheinkultur (Großfestival in der Bonner Rheinaue) noch stressfrei nach Burgbrohl und Niederzissen zu kommen. Gerade bei Großveranstaltungen sind die Parkplätze in den Städten und den Bahnhöfen am Rhein knapp, oft ist auch Alkohol im Spiel – warum also nicht einen Versuch nach dem Motto „wir bringen Sie hin und wieder nach Hause!“ wagen?

Zugegeben, ein etwas anderer Ansatz, der aber mit relativ geringem Aufwand (Pendelfahrten mit VT30 und VS150??? ohne Zusatzprogramm) zusätzliche Fahrgäste bringen könnte. Die Brohltalbahn würde auch „vor Ort“ ins Bewusstsein der Bevölkerung gebracht! Man muss sich darauf verlassen können: „wenn was los ist, bringt das Bähnchen uns nach Hause!“ Entweder direkt innerhalb des Brohltals (Nacht der Vulkane, ggf. auch diverse Disco-/Kirmesveranstaltungen, Karnevalszüge) oder als Abbringer von den Trans-Regio-Zügen anlässlich der großen Veranstaltungen in Bonn, Köln und Koblenz.

Auch hier wieder elementar: Marketing und Kombiticket! Einen ersten „Testballon“ haben wir am 28. Mai steigen lassen: wer mit dem Mittagszug aus dem Brohltal nach Brohl fährt und dort in die Regionalbahn zur BUGA (oder zum Shoppen) nach Koblenz umsteigt, genießt einen attraktiven Sonderfahrpreis. Die Rückfahrt erfolgt im Abendzug der Raubritterfahrt. In der nächsten Ausgabe werde ich darüber berichten. Also, gehen wir mit der Zeit – damit wir nicht mit der Zeit gehen müssen! Über Reaktionen, Anmerkungen, Kritik und weitere Ideen freut sich

Michael Hergarten

Wochentag	Montag Sonderzug I*		Dienstag Sonderzug II*		Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonderzug / Festzug		
	04.05. - 01.10.	03.07. - 28.08.	06.05. - 30.10.	03.07. - 28.08.					06.04. - 01.11.	Zweizugbetrieb 14-tägig mit Dampf*	Sonderzug / Festzug
Wochentag	07.07. (10:30) (17:30) (19:30) ca. 10:25 ca. 11:30	03.07. - 28.08. 07:55 (19:55) ca. 19:40	06.05. - 30.10. 07:55 (19:55) ca. 19:40	03.07. - 28.08. 07:55 (19:55) ca. 19:40		03.05. - 25.10.	07.04. - 27.10.		06.04. - 01.11.	06.07. - 02.08. Dampf	06.07. - 02.08. Dampf
Sonderzug ab	10:15	11:35	18:25	19:00							
Sonderzug an	10:45	12:30	18:55	19:30							
Sonderzug ab	12:20	12:26	12:26	12:31	keine Fahrten	10:10	10:10	10:10	10:35	12:05	12:15
Sonderzug an	12:31	12:35	12:35	12:42	keine Fahrten	10:26	10:26	10:26	10:45	12:35	12:45
Sonderzug ab	12:35	12:53	13:00	13:07		10:31	10:31	10:31	10:51	13:11	13:16
Sonderzug an	12:42	12:53	13:00	13:07		10:35	10:35	10:35	10:56	13:16	13:21
Sonderzug ab	13:10	13:26	13:26	13:40		10:42	10:42	10:42	11:00	15:35	15:42
Sonderzug an	13:40	13:40	13:40	13:40		10:53	10:53	10:53	11:00	15:42	15:48
Sonderzug ab	16:30	16:40	16:54	16:55		11:00	11:00	11:00	11:00	16:00	16:00
Sonderzug an	16:54	16:55	17:02	17:02		11:07	11:07	11:07	11:07	16:07	16:07
Sonderzug ab	17:02	17:12	17:19	17:25		11:26	11:26	11:26	11:26	16:26	16:26
Sonderzug an	17:12	17:19	17:25	17:28		11:40	11:40	11:40	11:40	16:40	16:40
Sonderzug ab	18:00	18:10	18:10	18:10		12:30	12:30	12:30	12:30	17:30	17:30
Sonderzug an	18:10	18:20	18:20	18:20		12:40	12:40	12:40	12:40	17:40	17:40
Sonderzug ab	18:25	18:30	18:30	18:30		12:58	12:58	12:58	12:58	17:54	17:54
Sonderzug an	18:30	18:30	18:30	18:30		12:55	12:55	12:55	12:55	17:55	17:55
Sonderzug ab	19:00	19:10	19:10	19:10		13:02	13:02	13:02	13:02	18:02	18:02
Sonderzug an	19:10	19:10	19:10	19:10		13:12	13:12	13:12	13:12	18:12	18:12
Sonderzug ab	19:25	19:30	19:30	19:30		13:19	13:19	13:19	13:19	18:19	18:19
Sonderzug an	19:30	19:30	19:30	19:30		13:26	13:26	13:26	13:26	18:26	18:26
Sonderzug ab	19:45	19:50	19:50	19:50		13:42	13:42	13:42	13:42	18:42	18:42
Sonderzug an	19:50	19:50	19:50	19:50		13:40	13:40	13:40	13:40	18:40	18:40
Sonderzug ab	20:00	20:00	20:00	20:00		13:50	13:50	13:50	13:50	19:00	19:00
Sonderzug an	20:00	20:00	20:00	20:00		14:00	14:00	14:00	14:00	19:10	19:10
Sonderzug ab	20:15	20:20	20:20	20:20		14:25	14:25	14:25	14:25	19:25	19:25
Sonderzug an	20:20	20:20	20:20	20:20		14:28	14:28	14:28	14:28	19:28	19:28
Sonderzug ab	20:30	20:30	20:30	20:30		14:42	14:42	14:42	14:42	19:42	19:42
Sonderzug an	20:30	20:30	20:30	20:30		14:40	14:40	14:40	14:40	19:40	19:40
Sonderzug ab	20:45	20:50	20:50	20:50		14:50	14:50	14:50	14:50	19:50	19:50
Sonderzug an	20:50	20:50	20:50	20:50		14:55	14:55	14:55	14:55	19:55	19:55
Sonderzug ab	21:00	21:00	21:00	21:00		15:00	15:00	15:00	15:00	20:00	20:00
Sonderzug an	21:00	21:00	21:00	21:00		15:05	15:05	15:05	15:05	20:05	20:05

* = Werkstofflieferung für KOB- bzw. PSS-Festfahrplan
 ** = Werkstofflieferung für BPS-Festfahrplan

FRÜHJAHRSTAGUNG 2011 VDMT

Am 20. März fand in Bad Bederkesa bei Bremerhaven die diesjährige Frühjahrstagung des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen statt.

Allzu viele Vertreter der 93 Mitgliedsvereine fanden sich jedoch dort nicht ein. Insgesamt waren 75 Personen von 35 Vereinen anwesend. Insbesondere aus dem Süden reisten nur wenige Kollegen an, obwohl die Thematik der Tagung absolut interessant und vielfältig präsentiert wurde und wirklich mehr Aufmerksamkeit und Mitteln verdient gehabt hätte.

Kollege Kempf von der Mittelweserbahn berichtete von diversen Neuerungen im Eisenbahnrecht. Für Lokführer sollen 100 Pflichtstunden pro Jahr die Voraussetzung für die weitere Gültigkeit des Führerscheins notwendig sein.

Das Sicherheits-Management-System wird auch die kleinen Bahnen früher oder später erreichen. Folgerungen aus dem Unglück von Hordorf/Sachsen-Anhalt: PZB 90-Ausrüstung für alle Strecken über 50 km/h. In anderen Ländern gibt es bereits eigene Regelwerke für Museumsfahrzeuge, wie lange wird das bei uns noch dauern? Es sei absolut wichtig, weitere neue Regeln, die immer nur einschränken und behindern, mit Hilfe des VDMT, des VDV, der Mitgliedsvereine und mit anderen Verbänden insgesamt abzuwehren.

Es erfolgte der Aufruf zur qualifizierten Mitarbeit, um entsprechend auftreten zu können. Es werden

Projektleiter gesucht. Allein mit Ehrenamt geht das nicht mehr. Eine weitere Professionalisierung auf allen Gebieten ist unumgänglich. Nach einem unverbindlichen Votum waren die anwesenden Vereine der Meinung, dazu auch zusätzliches Geld zu investieren, um übersteigerte Anforderungen abzuwehren. Was könnte das für die Museumsbahnen zukünftig bedeuten? Für kleine Betriebe könnten sich Existenzprobleme ergeben.

Der Zwang zu Kooperation wird größer. Die heutigen Betriebsleiter haben von Dampfisenbahnen nur wenige Vorstellungen. Die Erfahrung fehlt. Die Eisenbahnbetriebsleiter sollten möglichst aus der Museumsbahnszene kommen. Ausbildung auf allen Gebieten ist angeht. Selbst wenn vieles nicht so heiß gegessen werden wird, wie es gekocht wird, aber die Richtung ist klar. Das muss uns klar sein. Wir haben in Deutschland hohe Anforderungen, was uns allen einen sicheren Betrieb sichert.

Als neuer VDMT-Vorsitzender wurde Wolfram Bäumer gewählt. Heimo Echensperger trat nach 18 Jahren Vorsitz nicht mehr an. Er bedauerte in einem vorherigen Schreiben die geringe Resonanz auf seine Aufrufe zur Mitarbeit, ohne die ein Vorsitzender ziemlich einsam dasteht. Verständlich, aber trotzdem schade. Das Auditorium bedankte sich bei Heimo Echensperger für die geleistete Arbeit. Auch die Verbandsgründung gehört zu seinem Werk. Wolfram Bäumer ist Ingenieur und Betriebsleiter verschiedener Bahnen. Er kommt aus Bruchhausen-Vilsen und gibt dort seit mehr als 20 Jahren die Zeitschrift „Die Museumseisenbahn“ heraus. Wünschen wir Wolfram Bäumer eine glückliche Hand in seinem neuen Amt.

Weiteres Thema der Tagung war die Unfallversicherung der Mitarbeiter bei den Museumsbahnen. Die berufsgenossenschaftliche Zuordnung läuft jetzt über die Verwaltungsberufsgenossenschaft, in der die ehemalige BG Bahnen aufge-

gangen ist. „Sammeln und Entsameln“ hieß ein hieß ein interessanter Vortrag von Wolfram Bäumer, der ein Bewertungsschema für eine museale Sammlung vorlegte. Als Gutachter hatte er ein Technikmuseum zu beurteilen, dessen Offenlegung der Bewertung interessante Ergebnisse an den Tag brachte.

Speziell das wilde Sammeln von jedem und allem in Museen, die keine sind, bekam deutliche Minuspunkte. Man sollte schon wissen, was, wofür und in welchem Kontext angeschafft werden soll. Und wie dann alles präsentiert wird, daran kann man ein richtiges Museum, was die Kriterien erfüllt, erkennen oder nur eine Sammlung oder sogar nur ein Sammelsurium.

Der gastgebende Verein „Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa“ zeigte seine Lok V 65 307 mit zwei B4yg-Wagen im Einsatz. Die Großreparatur seiner V 36 mit über 100.000 Euro war wegen des nunmehr defekten Motors wohl zu großen Teilen vergebens. Ansonsten lautet die zentrale Aufgabe des Ver-



Foto: Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa

eins „Eine norddeutsche Nebenbahn am Ende der 50er-Jahre“.

Der Bahnhof Bederkesa und sein Umfeld präsentieren sich in diesem Stil. Die Betriebsanlagen wie Lok- und Wagenschuppen mit Werkstatt waren am Westkopf der Bahnanlagen im neuen ausdruckslosen Einheitsstil der letzten Jahre neu gebaut und mit Hilfe von EU-Geldern großzügig gefördert worden. In solchen Fällen merkt man sehr gut, wenn der Vereinsvorsitzende zugleich das Amt des Gemeindedirektors bekleidet.

Michael Baaden