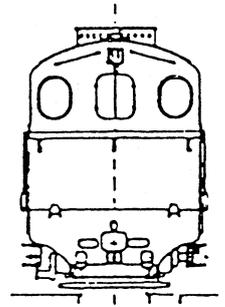


Die Brohltalbahn



Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

23. Jahrgang
Nr. III / 2011

Kein besonderes Bild?



Seit einigen Jahren ist dieser lange Güterzug nichts Besonderes mehr für unsere Brohltalbahn, aber auf welcher anderen Schmalspurbahn in Deutschland gibt es so einen modernen, planmäßigen Container-Güterverkehr mit einer dazu passenden Lokomotive? Lok D 5 überholt mit dem Container-Leerzug nach Brenk hier im Bahnhof Burgbrohl einen kurzen Personenzug. Das Besondere an diesem Zug: Eine Hochzeitsfeier mit standesamtlicher Trauung im Salonwagen VB 50! Also doch ein besonderes Bild!

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
Anka Schoor, Zeil am Main
Rolf Toonen, Bonn

Mit Bildmaterial unterstützten uns:

Michael Haubner, Koblenz
Volkhard Stern, 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 IV/2011 von „Die Brohltalbahn“ erscheint im Dezember 2011.

Redaktionsschluß für die Ausgabe IV/2011 ist der 31.10.2011.

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: Michael Baaden

INHALT:

Impressum	2
Auf ein Wort	3
Außenwerbung	4
Brohltalbahn auf BUGA-Tour	4
Fremdwerbung	5
Ein Tag bei der Brohltalbahn (5)	6-11
Wie kommt die Jugend zum Zug?	12
Bericht des Schatzmeisters	12
Vom Unmut, neue Wege zu gehen	13
Wer hat Gleisplanbuch?	13
Blick über den Zaun (6): Madagaskar	14-15
Bilderbogen: Was es sonst noch zu berichten gibt	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**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 Uhr ab Brohl/Rhein nach Engeln. Dort Live-Musik und Tanz. Rückkunft ca. 01:30 Uhr.

Schlachtfestfahrt am 06.11

Abfahrt um 09:30 Uhr ab Brohl/Rhein nach Engeln. Dort empfängt Sie um 11:00 Uhr das Team von Royal's Vulkan-Stube mit einem deftigem Schlachtesen. Um 14:20 Uhr bringt Sie der Vulkan-Expreß wieder zurück nach Brohl/Rhein. Ankunft um 15:42 Uhr.

Weihnachtsgansfahrt am 1. Advent (27.11)

Abfahrt um 10:00 ab Brohl/Rhein nach Engeln. Dort findet in Royal's Vulkan-Stube das traditionelle Weihnachtsgansessen statt. Rückfahrt um 14:20 Uhr. Ankunft in Brohl/Rhein um 15:42 Uhr.

Nikolausfahrten

Unsere beliebten Nikolausfahrten starten ab Brohl/Rhein zu folgenden Terminen:

Am 26.11 um 13:00 Uhr, am 03. und 04.12 sowie am 10. und 11.12. jeweils um 10:00, 13:00, 15:45 Uhr, am 05.12. jeweils um 10:00 und 15:45 Uhr, am 17. und 18.12. jeweils um 13:00 und 15:45 Uhr.

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen und Leser,

das am 21. April 2011 von Michael Baaden erstellte Titelfoto lohnt eine nähere Betrachtung und einen Rückblick. Der stattliche Containerzug mit der dazu passenden Lokomotive D 5 führt die Gedanken zurück in das Jahr 1995, als der einzig verbliebene Güterverkehr auf der Brohltalbahn, der Transport von Phonolith in offenen Selbstentladern vom Steinbruch in Brenk zum Hafen in Brohl, gestoppt wurde. Am 25. April 1995 verfügte das Gewerbeaufsichtsamt in Koblenz wegen der Staubbelastung beim Umschlag im Hafen die Einstellung dieser Verkehre.

Kaum jemand außerhalb der IBS hätte wohl damals daran geglaubt, dass knapp 4 Jahre später diese Fracht wieder auf unserer Eisenbahn verkehren würde, nun modern in geschlossenen Wechselbehältern. Ohne den unermüdlichen Einsatz von einigen Aktiven der IBS zur Wiederaufnahme des Güterverkehrs hätte es diesen Verkehr auf der Schiene im Brohltal wohl nicht mehr gegeben. Durch einen glücklichen Zufall ergab sich damals die Möglichkeit, eine geeignete Lokomotive mit den passenden Containertragwagen in Spanien erwerben zu können.

Ausführliche Berichte über die Beschaffung der Fahrzeuge, bei der im Vorfeld etliche technische und logistische Fragen geklärt werden mussten und ihren früheren Einsatz in Spanien, sind in den Ausgaben I und III/1998, IV/2008 und I/2009 nachzulesen.

So konnte am 17. Februar 1999 der erste Containerzug auf die Strecke gehen, allerdings zunächst ohne Lok D 5, welche nach mühevoller Aufarbeitung in der Werkstatt in Brohl erst seit ungefähr 2 Jahren regelmäßig vor diesen Zügen im Einsatz ist. Dieser kommerzielle Verkehr mit Wechselbehältern, häufig auch als PmG auf der Strecke, ist

für die Brohltalbahn ein Alleinstellungsmerkmal; vergleichbares gibt es auf anderen Schmalspurbahnen in Deutschland nicht. Zumindest dieser abwechslungsreiche Betrieb sollte neben den landschaftlichen Schönheiten der Strecke für alle Eisenbahninteressierten ein Grund mehr sein, mit dem Vulkan-Expreß zu fahren. Rolf Toonen hat den Betriebstag mit einem solchen PmG in seinem Fotobericht in dieser Ausgabe anschaulich dargestellt.

Der zweite Zug auf dem Titelfoto, Lok D 1 mit den Wagen VB 50 und 31, ist ein Sonderzug mit einer Hochzeitsgesellschaft und standesamtlicher Trauung im VB 50. Auch hier können wir zurückblicken, denn auch 1999 gab es schon Trauungen im Zug, damals im Wagen 31, nachzulesen in der Ausgabe III/1999.

Der VB 50 stand damals nicht zur Verfügung; 1998 ging er betriebsuntüchtig mit schweren Korrosionsschäden in den Besitz der IBS über, die nun mit Spendenaufrufen (Spendenziel 100.000 DM) alles daran setzte, den einzig verbliebenen Personenwagen der Brohltalbahn wieder betriebsfähig herrichten zu lassen. Das sollte dann noch mehr als 5 Jahre dauern und 100.000 Euro (nicht DM!) verschlingen, bis das Fahrzeug, wegen der starken Korrosion in wesentlich mehr Baugruppen erneuert als geplant, wieder zurück in Brohl war.

Der Sonderzug auf dem Foto erinnert aufgrund seiner Kürze auch an die ersten Jahre des Vulkan-Expreß von 1977 bis 1985, welcher zu der Zeit nur aus Lok D 4 (1986 verkauft, danach dann D 1 bis D 3) und dem VB 50 bestand. 1985 kam dann der „Sommerwagen“ 458 hinzu. Mit dieser geringen Fahrgastkapazität und den Fahrtagen nur am Wochenende in den Sommermonaten konnten keine großen Beförderungszahlen (höchster Wert 3600 Fahrgäste 1986) erreicht werden.

Eine gravierende Steigerung war dann bereits 1988 zu verzeichnen,

als unter der Betriebsführung der 1987 gegründeten IBS und mit Zukauf bzw. Leihgabe weiterer Personenwagen fast 40.000 Fahrgäste befördert wurden. Heute stellt sich die Situation so dar, dass mit dem bestehenden Fahrzeugpark doppelt so viele Beförderungsfälle möglich wären; die Zahlen sind in den letzten Jahren leider leicht rückläufig.

Michael Baaden macht sich aus diesem Grunde in zwei Artikeln in dieser Ausgabe Gedanken, wie insgesamt noch mehr für unseren Vulkan-Expreß geworben werden könnte. Dabei haben offensichtlich die Tourist-Informationen von mit der Brohltalbahn eng verbundenen Verbandsgemeinden sowie der Nachbarregionen immer noch nicht begriffen, dass Werbung für den Vulkan-Expreß generell auch zusätzliche Besucher für alle bringt.

Nun hoffen wir, dass mit dem Einsatz der Dampflokomotive 11sm im nächsten Jahr die Fahrgastzahlen wieder steigen werden. Mittlerweile sind wesentliche Punkte, welche den Baufortschritt behindert haben, geklärt, so dass nun die Arbeiten an der Lok zügig weitergehen können.

Michael Hergarten berichtet über ein Experiment, die Brohltalbahn in den ÖPNV einzubinden. Zumindest als Zubringer für die BUGA ist der Versuch erfolgreich gewesen. Das könnte die Basis für mehr sein.

Auch in dieser Ausgabe blicken wir wieder „über den Zaun“, diesmal berichtet Anka Schoor über eine Touristenbahn auf Madagaskar. Aber auch in unseren Nachbarländern, gibt es genug interessante Eisenbahnen, über die zu berichten sich lohnt. Wer aus dem Urlaub Fotos von solchen Bahnen mitgebracht hat und dazu ein paar Zeilen schreiben möchte, ist hiermit herzlich eingeladen, diesen Beitrag zur Veröffentlichung in unserer Vereinszeitung einzusenden.

Viel Spaß mit der neuen Ausgabe wünscht

Karsten Friedrichs

Außen Werbung

Wer hilft der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn bei der Werbung anlässlich von Veranstaltungen in der Region Mittelrhein? Schon seit geraumer Zeit nimmt die Brohltalbahn nicht mehr mit einem Werbestand an solchen Veranstaltungen teil.

Es sind einfach keine Leute mehr bereit oder vorhanden, sich auf diese Art und Weise in unsere Eisenbahn einzubringen. Woran liegt das wohl? An den Veranstaltungen mangelt es nicht. Der „Vulkan-Expreß“ muss immer wieder neu bekannt gemacht werden.

Diese Tätigkeit ist ebenso wichtig, wie alle anderen Arbeiten bei der Bahn. „Der Zug kommt nicht von alleine“, so heißt ein Spruch von Pro Bahn. Wenn aber keine Werbung gemacht wird, fährt der Zug irgendwann alleine.

Wir geben den Prospekt mit der größten Auflage der Region heraus, um das schöne Brohltal und seine schmalspurige Eisenbahn umfassend bekannt zu machen. Dazu bedarf es im Jahr zusätzlich einiger Veranstaltungen, um das Prospekt in die Lande zu bringen und damit großflächig Wirkung zu erzeugen.

Gerade mit einem Ausstellungsstand, mit vielen Bildern und Gesprächen mit Interessenten kann eine sehr gute Außenwerbung gemacht und eine echte Wirkung erzielt werden. Das ist immer wieder zu erkennen. Dann weiß man auch, warum man so etwas macht. Und wir sehen, dass die Fahrgastzahlen wieder stimmen.

Michael Baaden

Brohltalbahn auf BUGA-Tour

„Die Brohltalbahn fährt zur BUGA nach Koblenz“ hieß es im Mai 2011 in den regionalen Medien. Gemeint war nicht etwa ein durchgehender Zuglauf samt Umspurungsprozedere aus dem Brohltal nach Koblenz, sondern vielmehr ein Tarifangebot, welches sich in erster Linie an Bewohner und Gäste des Brohltals richtete und an die „Happy BUGA Aktion“ des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) angelehnt war: 5 Personen fahren zum Preis einer Person!

Die am Abend des 28.05.11 stattfindende Raubritterfahrt ermöglichte uns ohne Mehrkosten, eine Fahrmöglichkeit aus dem Brohltal zur BUGA und zurück anzubieten. Los ging es mit dem Mittagszug in Richtung Brohl und von dort weiter mit der Regionalbahn RB 26 zum neuen Haltepunkt Koblenz-Stadtmitte in unmittelbarer Nähe des BUGA-Geländes. Nach einigen schönen Stunden in Koblenz konnten unsere Fahrgäste die Rückfahrt nach Brohl antreten, wo sie um 19:00 Uhr mit dem „Raubritterzug“ einen direkten Anschlusszug zurück in ihre Wohnorte im Brohltal vorfanden.

Ohne allzu große Erwartungen an diesen „Testballon“ tat ich an diesem Tag auf den betreffenden Zügen selbst Dienst als Schaffner bzw. Zugführer, nicht zuletzt um den Fahrgästen beim Fahrschein-

kauf am TransRegio-Automaten behilflich zu sein. Unsere Bahn wurde von den Bewohnern des Brohltals tatsächlich als „echter“ ÖPNV genutzt! Insgesamt 13 Personen stiegen in Oberzissen, Niederzissen und Weiler in insgesamt 4 reiselustigen Grüppchen in den Vulkan-Expreß mit Ziel Koblenz! Dies war sicherlich keine Massenbewegung, aber deutlich mehr als erwartet. Wichtig an dieser Aktion war vor allem, den Anwohnern im Brohltal zu zeigen, dass die Brohltalbahn auch für sie einen Nutzen haben kann und nicht nur „lärmend durch ihren Ort rumpelt“. Sind die Anwohner zufrieden, berichten sie Freunden und privaten Gästen (über 50% aller Übernachtungen finden privat statt!) davon. Mit relativ hoher Wahrscheinlichkeit dürfen wir dann auch diese bei uns begrüßen!

Fazit: Aktion geglückt. Wiederholung folgt? Für eine Ausweitung derartiger Angebote sind wir mehr oder weniger auf den VT 30 angewiesen – eventuelle Extratouren z. B. als Abbringer von den Großveranstaltungen am Rhein sind sonst kaum darstellbar. Kurzfristig denkbar wären aber sicherlich stark rabattierte Jahreskarten für Anwohner (z. B. zum Preis von 2 Hin- und Rückfahrten) oder die Anerkennung bestimmter Verbundfahrtscheine (Streckenzeitkarten) in den Planzügen. Eine Maßnahme die uns nicht weh tut, vor Ort aber positiv aufgenommen werden wird!

Michael Hergarten



Koblenz mit BUGA-Seilbahn

Foto: K. Friedrichs

Fremdwerbung

Bei der letzten IBS-Klausurtagung im Februar kam auch ein Themenkomplex besonders zur Sprache: Unsere eigene unterentwickelte Werbung sowie die sehr oft fehlende Fremdwerbung unserer Tourismuspartner. Ersteres wurde an dieser Stelle schon öfters thematisiert und hat sich mit der Übernahme des Amtes an Michael Hergarten wohl erledigt. Das zweite Thema soll jetzt hier nicht genauestens analysiert werden. Aber exemplarisch kann dafür die kreisweite, nunmehr aufgelöste Ahr Rhein Eifel Tourismus und Service GmbH (genannt „Tour“) herangezogen werden. Speziell das Brohltal, aber auch das Rheintal, spielten hierbei wohl nur eine geringe Rolle. Der Platz für die Ahr war dominierend. Klar, da ist immer was los. Trotzdem war man dort damit noch nie zufrieden und gründete vor einiger Zeit schon den Ahrtal-Tourismus Bad Neuenahr-Ahrweiler e.V.. Bei letzterem spielte die Brohltalbahn bisher keine Rolle, bei Ahr Rhein Eifel Tourismus und Service GmbH eine nur zu vernachlässigende.

Es ist zugegeben, wir waren auch kein Mitglied. Allein die Höhe des Beitrags lässt fragen, wer dort überhaupt Mitglied werden soll bzw. kann. Als Gesellschafter hat man vielleicht mehr Innen- bzw. Außen-darstellungsmöglichkeiten? Trotzdem, eine kreisweite Tourismuswerbung sollte eigentlich umfassend stattfinden. Hat sie aber nicht, wie wir (und jetzt auch andere) es empfanden. Jede einzelne Touristinformati-on (also Stadt / Verbandsgemeinde) kann entscheiden, ob sie sich bei anderen Regionalpartnern einklinken will. Klar, aber: „Unterstützen Sie insbesondere den Ahrtal-Tourismus“ hieß es bei der Auflösung von „Tour“ eindeutig! Das isolierte Gemarkungsdenken feiert mal (nein, immer) wieder fröhliche Urstände. Die touristische Vielfalt des Ahrkreises wurde in der Vermarktung zerschlagen. Die VG Brohltal hat sich zwischenzeitlich der Eifel Tourismus GmbH in

Prüm angeschlossen, die VG Bad Breisig der Organisation „Romantischer Rhein“. Für die Brohltalbahn könnte man das positiv sehen, würde sie dann vielleicht zweimal beworben in zwei unterschiedlichen Regionen. Warten wir das mal ab. Es wird jedoch nicht funktionieren, wenn der „Vulkan-Expresß“ als mittelgroßer Tourismusbringer in den Prospekten erst auf Seite 27 vorgestellt wird und das noch mit uralten Kleinstbildern von 7,5 x 4,5 cm und noch kleiner, wobei man sich beim genauen Hinsehen die Augen ausbricht.

Wie kann man in einer solch kleinen Größe einen ganzen Zug darstellen? Schon dabei fehlte das Gespür der Präsentation. In anderen Regionen hat die örtliche Touristikbahn einen ganz anderen Stellenwert bei regionalen und lokalen Tourismusverbänden, wo man üblicherweise auf den ersten Seiten (groß) präsentiert wird. Und dort fahren meist nicht so viele Gäste mit, wie das bei uns der Fall ist. Man könnte die Werbung in zwei Verbandsgemeinden auch negativ sehen, wenn die Brohltalbahn zwischen den touristischen Großmächten Maria Laach, Nürburgring, Ahrtal, Geysir, Vulkanpark, Wander- und Wellness-tourismus untergeht, weil die Dominanz dieser Einrichtungen immer bewusst herausgehoben wird.

Gehen wir davon aber nicht aus, dass es so kommen könnte. Das wäre sonst erschlagend für alle anderen kleinen Tourismusanbieter. Speziell beim jährlichen Urlaubskatalog der Ahr Rhein Eifel Tourismus und Service GmbH fehlte vom „Vulkan-Expresß“ eine Großbebilderung und mit textlichen Erläuterungen. Trotz telefonischer und persönlicher Anmahnungen wurden wieder und wieder die selben Uraltbilder im Kleinstformat verwendet.

Ein Bild wurde immer zweimal gebracht, ein anderes war unscharf. Die Werbewirkung dürfte bei wenig bis nichts gelegen haben. Mehrfach hatten wir auf die zur Verfügung stehenden neuen Bilder hingewiesen. Das Ahrtal, weintrinkende, wandernde

und wellnessgenießende Menschen, alte Gebäude und der Nürburgring werden öfter und in größeren Aufnahmen dargestellt, oft auch ganzseitig über viele Seiten. Das soll hier nicht moniert werden, aber eine bessere Präsentation des „Vulkan-Expresß“ bei der Ahr Rhein Eifel Tourismus und Service GmbH wäre für den ganzjährig betriebenen „Vulkan-Expresß“ schon angebracht gewesen. Aktuelles Beispiel zur Fremdwerbung: Bei der internationalen Tourismus-börse dieses Jahr im März in Berlin fragte Familie Tatzel nach Unterlagen für einen Aufenthalt im Brohltal. „Ja, haben wir nicht“.

Auf die weitere Frage nach dem Prospekt der Brohltalbahn: „Haben wir auch nicht, wir schicken Ihnen alles zu.“ Unser Prospekt stand seit Januar bereits zur Verfügung. Aussteller war der Ahrtal-Tourismus. Weiteres Beispiel: Beim Frühjahrsmarkt in Bad Breisig lagen viele Prospekte, manche auch doppelt und dreifach, aus. Vom „Vulkan-Expresß“ war nichts zu sehen. Zum Tag der Regionen bei der Bundesgartenschau hatte sich die Verbandsgemeinde Bad Breisig präsentiert, ohne den „Vulkan-Expresß“.

Nächstes Beispiel: Werden wir in die Tourismuskonzepte der Kommunen mit einbezogen? Auch bei ILEK hat man an die Brohltalbahn als ein führender touristischer Partner des Brohltals nicht gedacht. Beim Integrierten Ländlichen Entwicklungs-konzept der Verbandsgemeinden Brohltal und Vordereifel wurde im Arbeitskreis Tourismus, Erholung, Kultur zum aktiven Mitdenken, Mitmachen aufgerufen. Erst durch spätere Presseveröffentlichungen haben wir uns dort selbst eingebracht. Warum können Touristiker oft mit einer Touristikbahn nur wenig anfangen, so ist wohl die Erfahrung? Deswegen kommt es auf eine breite Vernetzung der Bahn mit örtlichen und regionalen Partnern an. Nur mit einer Breitenwirkung erzielen wir Aufmerksamkeit bei Veranstaltern und Fahrgästen gleichermaßen.

Michael Baaden

Ein Tag bei der Brohltalbahn (Teil 5) Ein Betriebstag auf der Stammstrecke

Der vorliegende Beitrag aus der Serie „ein Tag bei der Brohltalbahn“ nimmt einen sommerlichen Betriebstag auf der namensgebenden Stammstrecke in den Focus. Auch wenn ich schon rund 15 Jahre Vereinsmitglied bin und die Bahn ein wenig kenne, konnte ich an dem Tag viel Neues erfahren und hoffe daher, auch den Leserinnen und Lesern etwas Interessantes bieten zu können. An diesem normalen Wochentag, um den es heute geht, ist ein einziger Personenzug mit Güterbeförderung (PmG) unterwegs. Das bedeutet, dem fahrplanmäßigen Personenzug werden ein paar Güterwagen für den Phonolithtransport ab Brenk angehängt, um Betriebskosten zu sparen. Davon hatte ich bereits gehört, aber was da genau abläuft, war mir bisher nicht bekannt. Darüber möchte ich berichten.

Als ich am Morgen im Betriebswerk der Brohltalbahn eintreffe, steht die Lok D 5 bereits vorgewärmt im Lokschuppen; Triebfahrzeugführer ist an diesem Tag Andreas Wildeman. In und vor dem Lokschuppen wird schon fleißig gewerkelt. Während sich Harald Zimmer in der Werkstatt mit der in Hauptuntersuchung befindlichen D 1 beschäftigt, die mit immer neuen Überraschungen das Werkstatt-Team gehörig auf Trab hält, empfängt mich Frank Muth vor dem Schuppen mit den Worten, „man kann nicht immer nur Lok fahren“: Frank schweißt gerade sogenannte Rippenplatten (Schienenhalterungen), welche man günstig aus DDR-Beständen übernommen hat, auf gebrauchte, aber tadellos erhaltene Brohltalbahn-Stahlschwellen (Bild 1); sie sollen später in Oberzissen verlegt werden. Mich beeindruckt die Vielseitigkeit unserer Brohltalbahner, die geradezu Alleskönner sein müssen. Langweilig wird so ein Job bestimmt nicht. Für Abwechslung ist garantiert gesorgt!



Bilder 1 (oben) bis 3 (unten)

Im Personenbahnhof ist Zugführer Ernst Mayer bereits dabei, die Fahrt vorzubereiten. Derweil müssen im Güterbahnhof die Containerwagen abgeholt werden, die unbefüllt nach Brenk mitgenommen werden sollen. Mit Wilfried Thelen als Rangierer und Zugführer geht es mit der D 5 zunächst zum Umladebahnhof (Bild 2); ich fotografiere das Schauspiel von der Brücke. Im Umladebahnhof steht bekanntermaßen das Beladefahrzeug, mit dem die Container von der Bahn auf den LKW und umgekehrt verladen werden (Bild 3). Schnell werden von Wilfried noch ein paar Container umgesetzt, dann geht es über die bekannte Sägefahrt zurück zum Personenbahnhof (Bild 4), wo die bereit stehenden Personenwagen mit den Containerwagen zusammengekuppelt werden (Bild 5).

Was mich dabei besonders beeindruckt, ist nicht nur die Professionalität, mit der unsere Brohltalbahner agieren, sondern auch die Tatsache, dass hier gewissermaßen ein Stück „gute, alte Eisenbahn“ zu bewundern ist. Vor einigen Jahrzehnten war ein derartiges Geschehen auch noch bei der großen Bundesbahn an der Tagesordnung, aber in Zeiten steriler Personen-Triebwagen und eintöniger Güter-Ganzzüge (Dank Mora-C) bieten nur noch einige wenige Private und die eine oder andere ausländische Bahn ein solches „Eisenbahn pur“-Erlebnis. Güterverkehr auf der Schmalspurbahn gibt es in Deutschland fast gar nicht mehr.

Neben der Brohltalbahn betreiben lediglich die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) und die Bahnen auf einigen Nordseeinseln Güterverkehr, wobei die HSB den Transport mit aufgebockten Normalspurgüterwagen durchführt (vom Hartsteinwerk Unterberg nach Nordhausen). Der Containerverkehr und die fahrplanmäßigen Personenzüge mit Güterbeförderung auf der Schmalspur sind in Deutschland jedoch einzigartig. Wer also eine authentische Zeitreise in die „gute, alte Bahnwelt“ unternehmen will, ist bei der



Bilder 4 (oben) bis 6 (unten)

Brohltalbahn bestens bedient. Ein einmaliges Bahnerlebnis, wie ich finde, das alleine einen Besuch in Brohl rechtfertigt.

Nach Bremsprobe und Absprache der Beteiligten setzt sich der inzwischen ansehnlich besetzte Zug in Bewegung (Bild 6).



Bilder 7 (oben) bis 9 (unten)

Wir verfolgen den Zug ein Stück mit dem Auto, um unterwegs ein paar Bilder einzufangen. Kurz vor Schweppenburg Heilbrunnen erinnert der Blick auf die Brohltalbahn ein wenig an einen „Dschungel-Express“ im Fernen Osten (Bild 7).

Am Tönissteiner Viadukt zeigt mir Wilfried Thelen eine alternative Position, um den Zug abzulichten (Bild 8). Leider sind die Lichtverhältnisse nicht optimal. Vor Niederzissen kommt endlich die Sonne durch (Bild 9). Im Bahnhof Niederzissen wechsle ich zu Andreas in den Führerstand der „Schmalspur-V160“. Ich bin beeindruckt, wie viel Platz der Lokführer hier hat; fast wie auf der Normalspur (Bild 10). Ich genieße die herrlichen Ausblicke auf die Burg Olbrück; ein beneidenswert schöner Arbeitsplatz, denke ich mir (Bild 11). Andreas berichtet, dass er die Stammstrecke im Brohltal bevorzugt befährt. Da die anderen Triebfahrzeugführer der Brohltalbahn auch gerne auf der Normal-



Bilder 10 (oben) bis 12 (unten)

spur unterwegs sind, ergänzen sich die Vorlieben der Beteiligten ganz hervorragend. Auf der Steilstrecke zeigt die D 5, was sie kann. Ohne Mühe zieht sie unseren Zug bergauf. Andreas berichtet von den Vorzügen der D 5, die problemlos 8 Wagen bis Engeln befördern kann. Dadurch entfällt das aufwändige „Brechen“ (Trennen) der Züge in Oberzissen, was früher oft nötig war, wenn man mit den schwächeren, kleinen Dieselloks (D 1 bis D 3) unterwegs war. Der ganze Aufwand ist daher geringer und ökonomischer als in der Vergangenheit. Nach der langen Aufbereitung und den bekannten Rückschlägen ist die D 5 inzwischen auch sehr zuverlässig und damit häufig im Einsatz.

In Brenk angekommen, werden die Containerwagen abgekuppelt und auf dem Ausweichgleis abgestellt und gesichert (Bild 12). Zugführer Ernst Mayer dirigiert das Geschehen souverän. Über Funk verständigen sich Andreas und Ernst. Alles klappt reibungslos und schnell. Man merkt, dass beide ein eingespieltes Team bilden. Nach der kurzen Rangieraktion geht es weiter und bald nähern wir uns der Endstation. In Engeln angekommen, verlassen viele Fahrgäste den Zug, um auf Wanderschaft zu gehen (Bild 13). Einige der Gäste sehen wir später in Oberzissen wieder. Andere bleiben in Engeln und genießen das gastronomische Angebot des dortigen Bahnhofs. Für unsere Brohltalbahn gibt es jedoch keine Rast. Während die Personenwagen in Engeln abgestellt bleiben, fahren wir mit der Lok zurück nach Brenk (Bild 14). Hier befindet sich der Phonolith-Steinbruch, dessen Abbauprodukte mit der Bahn nach Brohl befördert werden.

Phonolith dient als Zusatz zur Buntglasherstellung und wird ab Brohl mit dem LKW weiter transportiert, etwa zur Gerresheimer Hütte bei Düsseldorf. In der weiter zurück liegenden Vergangenheit wurden wesentlich größere Mengen befördert, was nicht zuletzt ein Grund für



Bilder 13 (oben), 14, 15 (Mitte links und rechts) und 16, 17 (unten links und rechts)

den Bau der Brohltalbahn war. Wie ich mit Erstaunen feststelle, bietet die Brohltalbahn einen Komplettservice an. Befüllung, Abtransport, Beladung der LKW in Brohl, alles erledigt die Brohltalbahn aus einer Hand. Von den Angestellten des Steinbruchs ist niemand zu sehen. Mit dem Phonolith-Transport verdient die Brohltalbahn zwar nicht das große Geld, aber sie sichert dadurch Arbeitsplätze und untermauert ihre Bedeutung.

Darüber hinaus wird dadurch die Straße entlastet und insbesondere der Ort Brenk von Schwerlastverkehr verschont. LKW mit Phonolith müssten die enge, steile Ortsdurchfahrt in Brenk nutzen, was unter Si-

cherheitsgesichtspunkten äußerst bedenklich wäre.

Die Lok schiebt nun die leeren, vorher abgestellten Containerwagen unter die Befüllanlage (Bild 15). Ernst Mayer dirigiert das Geschehen wieder gekonnt souverän über Funk und klettert auch selbst auf die Beladeanlage, um die korrekte Befüllung an der Bandwaage sicherzustellen (Bild 16). Container für Container werden nun beladen (17).

Überraschend schnell ist der Beladevorgang abgeschlossen, und die nun beladenen Wagen werden wieder auf dem Ausweichgleis abgestellt. Ohne Container geht es mit der Lok wieder zurück nach Engeln.

Das ist ökonomischer, als die schweren Wagen mit nach Engeln zu nehmen.

Im Sommer fahren mittwochs und freitags die gemischten Züge (PmG); die fahrplanmäßigen Personenzüge nehmen dann einfach ein paar Containerwagen mit. Montags und im Winter fahren separate Güterzüge mit bis zu 6 Waggons; mehr ist nicht möglich, da das Ausziehgleis in Brenk nur 6 Wagen zulässt; bis vor einiger Zeit lag das Limit sogar bei nur 5 Waggons, aber inzwischen wurde das Gleis verlängert und mit einem modernen Prellbock versehen. In Zeiten der offenen Schüttgutwagen (bis 1995) konnten bis zu 10 Waggons abgefüllt und befördert werden. Der alte, noch existierende Verlade-Bunker ist jedoch zu niedrig für die Containerwagen; die neue Befüllanlage musste deswegen weiter hinten am Ausziehgleis errichtet werden, was die Zuglänge begrenzt.

Auf der Fahrt nach Engeln treffen wir auf eine Schafherde. Wilfried Thelen, der hinzugekommen ist, pflegt die gute Nachbarschaft und informiert über anstehende Unkrautvernichtungsaktionen (Bild 18). Auch wenn heute verwendete Herbizide umweltschonend und schnell abbaubar sind, ist es doch besser, wenn die Schäfer ihre Tiere am Spritztag von der Strecke fern halten (Bild 19). Bei so viel Entgegenkommen hat der Schäfer auch nichts dagegen, dass wir die Weide noch ein wenig malträtieren und zu einem Aussichtspunkt stapfen, um die D 5 vor reizvoller Umgebung festzuhalten (Bild 20). Leider ist die Sonne wieder verschwunden; der Fotograf in mir ist ein wenig enttäuscht.

Schließlich treffen wir wieder in Engeln ein. Nach dem Ankuppeln der Wagen reicht die Zeit gerade für ein Mittagsbrot. Ich nehme das gastronomische Angebot im Bahnhof Engeln wahr. Kurz darauf geht es wieder zurück in Richtung Brohl. Deutlich weniger Fahrgäste sitzen im Zug. Viele sind wohl auf Wanderschaft gegangen.



Im Bahnhof Brenk werden die befüllten Containerwagen angekuppelt (Bild 21). Nun haben wir reichlich Gewicht am Haken und rollen gemächlich bergab. Andreas erklärt, dass jeder Containerwagen nun über 40 Tonnen wiegt. Beruhigend zu wissen, dass wir drei verschiedene Bremssysteme haben und die D 5 für diese Last besonders gut geeignet ist (was einer der Gründe war, die Lok zu erwerben).

In Oberzissen wechsele ich in den Zug und beobachte Ernst, der Frührentner ist, bei der Arbeit als Zugführer und Schaffner. Gut gelaunt und stets zu Scherzen aufgelegt kümmert

Bilder 18 (oben) bis 21 (unten)

er sich fürsorglich um die Bahn­gäste; auch das leibliche Wohl der Gäste stellt er sicher (Bild 22). Er berichtet, dass ihm die Arbeit viel Spaß macht und die aktive Mitarbeit bei der Bahn allemal besser sei als faules Rumsitzen.

Die Bewegung bei seiner Tätigkeit tue ihm sogar ausgesprochen gut; seine Blutwerte haben sich deutlich gebessert, seit er sich für die Brohltalbahn engagiert. Ich bin sehr beeindruckt über die Begeisterung, mit der Ernst seine ehrenamtliche Tätigkeit ausfüllt. Man merkt ihm förmlich an, wie er dabei aufblüht und entsprechende Freude ausstrahlt.

Nach der Ankunft in Brohl werden die Personenwagen am Bahnsteig abgestellt, und die beiden Containerwagen werden anschließend in den Umladebahnhof gebracht (Bild 23). Die befüllten Container können nun auf dem Gelände des Umladebahnhofs stehen bleiben, bis sie abgeholt werden; das kann durchaus auch ein paar Tage später sein, was die Organisation des LKW-Abtransports erleichtert.

Bis 1995 wurde Phonolith noch von offenen Güterwagen im Hafbahnhof auf Schiffe verladen. Wegen Beschwerden der Anwohner aufgrund der Staubentwicklung wurde dies jedoch verboten.

Eine daraufhin geplante Umladeanlage konnte wegen juristischer Probleme nicht zeitnah realisiert werden. Deswegen wurde bald nach Alternativen gesucht und schließlich der Containertransport eronnen; 1999 fuhr der erste Containerzug. Seither wird das beschriebene Verfahren praktiziert.

Während Andreas die Lok wieder in den Lokschuppen fährt und noch nach dem Rechten sieht, kümmert sich Ernst um die Abrechnung des Tages. Im abgestellten Zug und im Personenbahnhof ist noch einiges zu tun, bevor es am nächsten Tag wieder los gehen kann (Bild 24).

Voller neuer Eindrücke fahre ich zurück nach Bonn. Für mich war es



Bilder 22 (oben) bis 24 (unten)

ein spannender Tag mit vielen interessanten Neuigkeiten; viele Abläufe und Zusammenhänge bei der Brohltalbahn verstehe ich nun besser, und ich hoffe, ich konnte die Leserschaft

auch ein wenig mitnehmen auf meiner kleinen Reise.

Rückmeldungen gerne an:
rolf.toonen@web.de

Text und Bilder: **Rolf Toonen**

Wie kommt die Jugend zum Zug

In den letzten Jahren hat sich die Anzahl unserer Fahrtage mehrfach erhöht. Dies erfordert Personal im Fahrdienst, das unsere Fahrgäste im Zug betreut, Fahrkarten verkauft und als Zug- und Fahrpersonal tätig ist. Dazu haben wir immer wieder Leute ausgebildet. Leider ist das tatsächliche Erscheinen der ausgebildeten Kollegen (da schließe ich mich ausdrücklich mit ein) mitunter unbefriedigend. Jeder mag dafür seine Gründe und eine individuelle Motivation haben. Letzten Endes „kommen immer die gleichen“, hört man aus Brohl. Gleichzeitig bleibt der Nachwuchs aus.

Wie also kommt die Jugend zum Zug? Zunächst einmal muss sie mit uns und unserer Bahn überhaupt in Kontakt kommen! Doch wie? Die meisten Jugendlichen aus der Umgebung werden mit der Brohltalbahn zunächst kaum in Berührung kommen – allenfalls flitzen sie mit ihrem Moped noch kurz vor dem Zug über den gesperrten Bahnübergang... Mitgefahren sein dürften bislang die wenigsten. Gerade das ist aber mitunter entscheidend, um die Begeisterung für die Bahn zu wecken!

Nun wird kaum jemand im Schüleralter mit seinen Kumpels am Wochenende eine Fahrt mit der Brohltalbahn machen, zumal die Fahrpreise für einen Schüler mitunter auch nicht ganz billig sind. Bei mir war es bis Anfang der 1990er Jahre ganz ähnlich: die Brohltalbahn war mir trotz damaligem Wohnort Dedenbach relativ unbekannt – man nutzt sie einfach nicht „mal eben“ um irgendwo hinzufahren. Nach einer Wanderung mit meinen Eltern über den Kurfürstenweg von Brohl bis Burgbrohl sind wir dann doch erstmals mitgefahren um nach Brohl zurückzugelangen. Das war damals schon ein ganz besonderes Erlebnis! Der Tunnel, der Viadukt und nicht zuletzt die Plattformwagen

haben mich fasziniert. Dann fiel mir im damaligen Fahrplanprospekt der Aufruf der IBS zum Mitmachen in die Hände. Paul Mandt wird sich sicherlich noch an mein erstes Briefchen damals erinnern, in dem ich anfragte, wie ich mich denn einbringen könne. Paul hat geantwortet und nach einiger Zeit war ich regelmäßig in Brohl. Erst mein studienbedingter Umzug nach Dortmund hat dies (leider) verändert...

Was ich mit diesem Beispiel zeigen möchte: es ist unwahrscheinlich wichtig, junge Menschen in unsere Züge zu kriegen und ihnen unsere Arbeit näher zu bringen! Wie kann uns das gelingen? Sicherlich wird der eine oder andere mit seinen Eltern mal einen Ausflug mit unserer Bahn machen. Und vielleicht ergeht es ihm (oder ihr!?) dabei ganz ähnlich wie mir damals.

Ich möchte jedoch auch folgenden Vorschlag einmal zur Diskussion stellen: fast alle Schüler im Brohltal haben Fahrkarten der Verkehrsverbände Rhein-Mosel bzw. Rhein-Sieg zur Nutzung der Busse (und ggf. Züge) zwischen ihrem Wohn- und dem Schulstandort, gültig an allen Tagen des Jahres. Ermöglichen wir diesen Schülern doch, mit ihrer streckengebundenen VRM- bzw. VRS-Zeitkarte (z.B. Burgbrohl - Andernach; Kempenich - Niederrissen, Brohl - Ahrweiler oder Burgbrohl - Bonn) die entsprechenden Streckenabschnitte kostenlos mit unseren Zügen fahren zu können! Aufgrund der zeitlichen Lage unserer Züge, hätten wir sicherlich keine „Anstürme“ zur Verkehrsspitze des Schülerverkehrs zu befürchten. Der eine oder andere käme mit diesem Angebot vielleicht aber doch auf die Idee, mal bei uns einzusteigen – und kommt hoffentlich wieder!

Dieses Angebot muss dabei nicht einmal auf Schüler beschränkt bleiben! Auch entsprechende Erwachsenen-Monatskarten der Verbände können wir aufgrund der geringen Bestandszahlen sicherlich vorbe-

halten anerkennen. Ein sympathischer Zug für alle Brohltaler, der uns nichts kostet, aber hilft, die Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Bahn zu fördern! Bei den sächsischen Schmalspurbahnen ist dies übrigens Standard...

Michael Hergarten

Bericht des Schatzmeisters

Spendenaktion 11sm

Folgender Betrag ist bis zum 31.07.2011 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

317.658,00 €

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 31.07.2011:

Theodor Horn, Kriftel

Hans Josef Merzbach, Bonn

Julius Bau, Köln

Ulrich Graffmann, Bonn

Schreinerei Hermann, Rheinbrohl

Hartmut Halm, Aachen

Hans-Joachim Boltersdorf, Brohl-Lützing

Rolf Sonnenberg, Koblenz

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Hans-Peter Rosenberg, Neuwied

Bernd Dettmer, Ense-Bremen

Allen Spendern sagen wir danke für ihre wichtige Unterstützung. Wer noch nicht gespendet hat, ist bei uns herzlich willkommen! Wir benötigen die Hilfe von jedermann, um die Dampflok finanzieren zu können.

Tobias Baaden



Neue Wege zu gehen, ist eigentlich etwas Positives. Das versuchten wohl einige Personen des Aufsichtsrates der BEG aber eher nicht. Wie soll man das anders bezeichnen, wenn die Mitglieder eines Aufsichtsrates den Weg in die Publizität suchen und Bilanzinterna der Gesellschaft veröffentlichen? Ist das heute ein neuer Weg, die Verschwiegenheitspflicht gegenüber der Gesellschaft zu ignorieren?

Wurde die geschäftsschädigende Wirkung bewusst in Kauf genommen? Das Schärfe ist: Es war gar keiner gewesen! Darf man überall über jeden singen gehen? Nur weil man die Mehrheit hat? Und weil einem selbst nichts zur Sache einfällt? Warum wählt man nicht erst mal ein persönliches Gespräch? „Ein großes Werk gedeiht nur durch Einigkeit.“

Wer sollte mit dem Vertrauensbruch getroffen werden? Ganz bestimmt die Führung der BEG, die hat ihr Fett abbekommen. Aber welche Fehler hat die Führung der Gesellschaft denn gemacht, welche man nicht selbst per eigener Mehrheit genehmigt hat? Sollte die IBS getroffen werden?

Wohl nicht, aber man hat sie getroffen! Die ehrenamtlich Tätigen, also die Bekloppten, die Woche für Woche ganz privat ihren Buckel für den „Vulkan-Expres“ und die Brohltalbahn hinhalten, die dafür Zeit-, Familien- und Geldverzicht investieren, die hat man getroffen. Was für eine Schmach für die Aktiven! Die IBS ist ein Langzeitprojekt des bürgerschaftlichen Engagements. Solange es die IBS gibt, kann die Brohltalbahn nicht ernsthaft gefährdet sein!

„Alles Große in unserer Welt geschieht nur, weil jemand mehr tut, als er muss“ (Hermann Gmeiner).

„Was dem Einzelnen nicht möglich ist, das vermögen viele“ (Friedrich Wilhelm Raiffeisen).

Bleibt nur noch die Betriebs-GmbH, die getroffen werden sollte? Und sie wurde getroffen! Sie ist die Brohltalbahn! Warum, wurde nicht genau herausgelassen. Sie könnte z. B. noch mehr Trassengebühren zahlen, meinen wohl einige Leute. Aber zahlt sie doch, jedes Jahr mehr, bezogen auf die Anzahl der Fahrgäste, sagt die Betriebs-GmbH.

Im Jahr 2002 hatten wir 90.000 Beförderungen, 2010 nur noch 56.000. Aber es werden noch genau so viele Züge wie vorher gefahren. Die Trassengebühren bleiben im Geldbetrag seit 2002 auf demselben Niveau. Die Beförderungen gehen auf 62 % zurück, und die Trassenpreise steigen somit pro Beförderung um 61 %. (Diese Zahlen sind kein Zahlenspiel!) Es ist offensichtlich, dass jedes Jahr mehr gezahlt wird. Aber man will mehr. Bei Gewinnen von lediglich 300 - 500 Euro ist das wohl wirklich nicht machbar.

Der Vergleich mag etwas hinken. Aber jeder Vermieter würde vom Mieter in solch einer Situation herangezogen, sich an den Einnahmeverlust zu beteiligen. Schließlich sitzt man in einem Boot. Wenn die Betriebs-GmbH also nur noch 62 % der Trassengebühren zahlen würde, wäre die Ausgewogenheit der Leistungen vorhanden. Wie dumm ist die Betriebs-GmbH, weiterhin 100 % zahlen zu wollen! Dieser Artikel soll zum weiteren Nachdenken Anlass geben.

Michael Baaden

Wer hat Gleisplanbuch?

Wer kennt das Gleisplanbuch der Brohltalbahn, wer weiß, wo es sich heute befindet? Michael Haubner kann sich an das Jahr 1987 erinnern, als der Geschäftsführer Wehrmeister in größerer Runde einige Male das Buch aus dem Schrank holte, um Einblick zu nehmen.

Das Buch wurde offiziell nie an uns übergeben. Es befand sich in einem recht guten Zustand. Das Buch enthält das gesamte Streckenband der B.E. als farbige Original-Zeichnungen im Maßstab 1:625. Die Maße der Zeichnungen betragen 100 x 32,5 cm. Sie wurden zur Hälfte gefaltet in das Buch eingebunden.

Für die Strecke Brohl (ab km 0,3) - Kempenich ergaben sich 45 Blätter. Für die Bahnhöfe in Brohl gab es wohl die Unternummern 1 a und 1 b der Hauptnummer 1 (Strecken-anfang).

Es wissen einige Personen, dass Hans Joachim Jakobowski sich aus diesem Buch Kopien fertigte, um für sein Buch Zeichnungsvorlagen zu haben. Im übernommenen Archivbestand Jakobowski sind einige Seiten davon als Kopie vorhanden.



Vom Gleisplanbuch existiert noch eine Zweitausfertigung (früher in der Werkstatt), „Streckenpläne nach der Ausführung“ genannt, im Format 53 x 34 cm.

Drei Doppelseiten fehlen darin. Auch die Seite 1 fehlt, sie wurde aber mit zwei Kopien im Maßstab 1:1000 ersetzt. Ebenfalls sind die Hafengebäudepläne enthalten.

Insgesamt ist der Zustand dieses Arbeitsexemplars erbärmlich (zerissene Papiere, um- und abgeknickte Seiten, handschriftliche Ergänzungen, geklebt, vergilbt, vermodert). Egal, das Buch ist über 110 Jahre alt und ein echter Zeitzeuge. Man müsste es unbedingt in die Aufarbeitung geben.

Text und Foto: **Michael Baaden**

Blick über den Zaun (6)

Auf Gummireifen über das Schienennetz Madagaskars („Madarail“)

Seit Anfang 2010 ist die neu restaurierte „La Micheline“ aus dem Jahr 1951 wieder in Betrieb

Mit hochgekrempelten Hosenbeinen und Hüten gegen die Sonne arbeiten madagassische Bauern auf den Reisfeldern der viertgrößten Insel der Welt. Plötzlich schauen sie auf, lachen, winken und rufen „Viko-Viko“! Viko-Viko ist eine Vogelart, jedoch winken die Bauern keinen Vögeln zu, sondern der „La Micheline“, einem Schienenbus aus den 1950er Jahren, der nach einem madagassischen Vogel benannt ist. Doch wie kommt ein nostalgischer, ursprünglich französischer Eisenbahntriebwagen in die Heimat von Pfeffer und Vanille? Viko Viko hat wahrlich eine lange Reise hinter sich. Die charakteristische „Micheline“ wurde schon in den 1930er Jahren vom berühmten französischen Unternehmensgründer André Michelin konstruiert.

Sie fährt mit luftgefüllten Gummireifen statt der üblichen Stahlräder, eine wahre Sensation in der damaligen Zeit. Durch die Gummireifen auf den Schienen wurde der Reisekomfort der Passagiere erheblich verbessert, kein schmerzhaftes Rumpeln und keine quietschenden Stahlräder mehr. Der „Prototyp Nr. 5“ hatte im Jahre 1931 seine Jungfernfahrt von Paris Saint-Lazare nach Deauville mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 107 Stundenkilometern. Während der 50er Jahre wurden Micheline-Triebwagen auch in französische Kolonien in Afrika und Indochina angeschafft. Auf Madagaskar rollten die französischen Eisenbahnen seit 1932, zunächst noch mit sieben Exemplaren. Doch die Zahl der charakteristischen Michelines nahm im Laufe der Zeit stetig ab. In den 60er Jahren gab es nur noch vier der französischen Schienenbusse mit den luftgefüllten Gummireifen auf

Madagaskar. Heute sind noch drei übrig, einer davon steht als Ausstellungsstück in einem Museum.

Ein anderes Exemplar aus dem Jahre 1952 fristete 10 Jahre lang unbenutzt und reparaturbedürftig sein Dasein. Doch dann entschloss sich 2009 das madagassische Unternehmen „Madarail“, Betreiber des Schienennetzes Nord auf der Insel, dazu, die nostalgische „La Micheline“ der Serie ZM 517 aus ihrem Ruhestand zu holen und als Attraktion für Touristen und Eisenbahnliebhaber wieder fahrtauglich zu machen.

Nachdem Sponsoren aufgetrieben waren, dauerte es noch gut zwölf Monate, bis das seltene Schmuck-

stück detailgetreu und mit einem frischen, weißen Anstrich wieder hergerichtet war. Dabei legte „Madarail“ großen Wert darauf, den nostalgischen Charme der Kolonialzeit zu erhalten und dennoch seinen Gästen den bestmöglichen Reisekomfort in der einzigen funktionsfähigen Micheline ihres Typs zu bieten.

Neunzehn Plätze, ehemals noch unbequem und hölzern, wurden mit ledernen Sitzpolstern, Kissen und Armlehnen der „Palisander-Klasse“ ausgestattet, in denen es sich die Gäste während der mehrstündigen Fahrt gemütlich machen können.

Es gibt eine Toilette, Gepäckablagen und eine kleine Bar; alles im Stil der 50er Jahre, was der Eisenbahnfahrt durch die faszinierende Landschaft Madagaskars ein ganz besonderes Flair gibt.



„Reifenwechsel“ vor Fahrtbeginn in Antananarivo

Fotos: Presseabteilung „Madarail“

Der von innen und außen komplett restaurierte Schienenbus auf 12 luftgefüllten Gummireifen wiegt ca. sieben Tonnen und ist knapp über 14 Meter lang. Angetrieben wird er durch einen deutschen 120 PS Mercedes-Motor.

Und natürlich darf das obligatorische dicke Michelin-Männchen nicht fehlen. „Le petit train pas comme les autres“- „Ein kleiner Zug wie kein anderer“, so die Werbung auf der Homepage von Madarail und genau das ist die neugestaltete „Viko Viko“.

Jedes Wochenende ist „La Micheline“ unterwegs. Samstags um acht Uhr morgens beginnt in der Hauptstadt Antananarivo eine ganz besondere Reise für die Gäste des Schienenbusses, weit weg vom chaotischen Großstadttreiben hinein in die einzigartige Natur der Insel. Beispielsweise in das 170 Kilometer entfernte Antsirabe, wo Edelsteinschleifereien besichtigt werden können. Eine andere Tour führt nach Andasibe, dem wohl bekanntesten Nationalpark im Osten. Dort trifft man auf einen der berühmtesten Bewohner Madagaskars, den Indri, eine der größten Lemurenarten der Welt.

Für die 148 Kilometer lange Strecke nach Andasibe benötigt die gemütliche Nostalgiebahn 4 bis 5 Stunden. Die gemächliche Fahrt geht durch dichte Eukalyptuswälder, zahlreiche Tunnel, über Brücken und durch kleinere Ortschaften, wo die eine oder andere Verschnaufpause eingeplant ist.

Für alle, die ein Faible für seltene Eisenbahnen und gleichzeitig Sehnsucht nach dem Meer haben, ist die Tour mit „La Micheline“ nach Tamatave am indischen Ozean ein Muss. Im Jahr 1937 soll eine Micheline-Bahn die 369 Kilometer lange Strecke angeblich in nur 9 Stunden zurückgelegt haben. Heute müssen sich Reisewillige ein bisschen gedulden, 10 bis 11 Stunden dauert die Fahrt in die madagassische Küstenstadt. Während der Reise wer-

den die Passagiere von Hostessen in englischer und französischer Sprache auf die Besonderheiten des Landes aufmerksam gemacht.

Bis jetzt hat „La Micheline“ trotz ihres gehobenen Alters alle Fahrten ohne nennenswerte Zwischenfälle gemeistert, für den Fall der Fälle sind Ersatzteile und Werkzeug mit an Bord. Der Schienenbus aus den 50er Jahren ist unter den Madagas-

sen bekannt. Mit fröhlichem Hupen aus dem stilechten Signalthorn begrüßt er die Menschen in den Dörfern und auf den Reisfeldern am Rand der Schienenstrecke.

Und dann winken die Kinder und Bauern und schauen dem schmuckten Oldtimer nach, bis er um die nächste Ecke verschwunden ist.

Anka Schoor
Deutsche Afrika Stiftung e.V.

Brohltal-Eisenbahn Brohl a. Rh.
Fernsprecher: Brohl Nr. 387 / Telegramme: Brohltalbahn Brohlrhein

**Moderne
Autobus-Verkehrswagen**

im Anschluß an die Reichsbahnzüge u. Rheindampfschiffe in Brohl nach dem **Laacher See** durch das an Naturschönheiten einzig dastehende herrliche Brohltal.

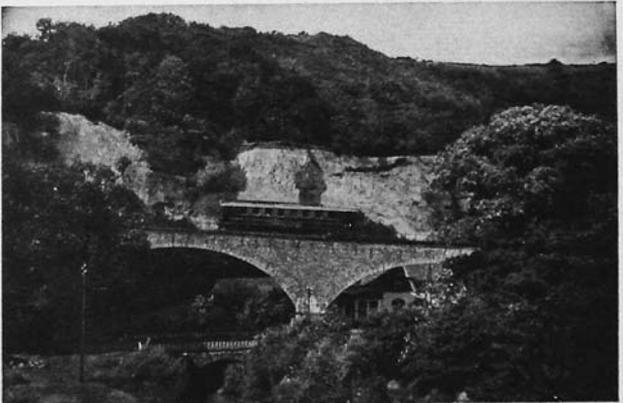


Eisenbahn-Benzol-Triebwagen (Brohl-Kempenich) mit Anschluß an die Autobusse zur Hohen Acht, Nürburg-Ring, Adenau
Sonderfahrten für Vereine und Gesellschaften jederzeit nach besonderer Vereinbarung.

Brohltal-Eisenbahn Brohl a. Rh.
Fernsprecher: Brohl Nr. 387/8 / Telegramme: Brohltalbahn Brohlrhein

**Moderne
Autobus-Verkehrswagen**

im Anschluß an die Reichsbahnzüge u. Rheindampfschiffe in Brohl nach dem **Laacher See** durch das an Naturschönheiten einzig dastehende herrliche Brohltal.



Eisenbahn-Benzol-Triebwagen (Brohl — Kempenich) mit Anschluß an die Autobusse zur Hohen Acht — Nürburg-Ring — Adenau
Sonderfahrten für Vereine u. Gesellschaften jederzeit nach bes. Vereinbarung

ÖPNV im Brohltal in den 30er Jahren. **Volkhard Stern** entdeckte die obigen Anzeigen in den Heimat-Jahrbüchern des Kreises Ahrweiler von 1936 und 1937 und erstellte die Repros.

Zu guter Letzt: Was es sonst noch zu berichten gibt - Ein Bilderbogen



Im März 2011 wurde der Bahnübergang „Königsfelder Allee“ in Niederzissen mit dem angrenzenden Gleisbereich erneuert. Vorsichtig befährt der erste Zug die noch nicht fertig gestopften Gleise.
Fotos: Michael Haubner und Michael Baaden (u. r.)



Die durch Lademaßüberschreitung beschädigte Bahnüberführung in Oberzissen wurde repariert und auch das Mauerwerk neu verfugt.
Foto: Michael Baaden



Dienstunterricht an der DKW am 16.04. in Brohl. Regelmäßige Schulungen der Angestellten und Ehrenamtlichen sind die Basis für einen reibungslosen und sicheren Betrieb.
Foto: Michael Baaden