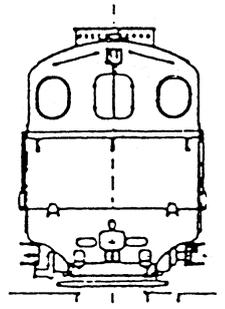


Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

17. Jahrgang
1 / 2004



BESUCH DES LANDRATS



Landrat Dr. Jürgen Pföhler zu Gast bei der
Brohltal-Schmalspureisenbahn

IMPRESSUM:**Herausgeber :**

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn eV
 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:

Ortwin Wildeman · Saalestraße 8 · 53127 Bonn
 Tel.: (0228) 28 30 42 · Fax.: (0228) 29 90 82
 e-mail: pressoeff.vulkan-express@t-online.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Ortwin Wildeman, Bonn

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Andreas Wildeman, Burgbrohl-Weiler
 Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
 Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
 Paul Barfuhs, Köln
 Karsten Friedrichs, Bad Honnef
 Michael Haubner, Koblenz
 Detlef Jänisch, Wernigerode
 Holger Prochnau, Wernigerode
 Stefan Raab, Weißenthurm
 Roger Zilling, Wernigerode

Mitgliederbeiträge: (Ab 01. 01. 2002)

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

Konten der IBS:

Kreissparkasse Ahrweiler (BLZ 577 513 10)
 Beiträge: Kto.-Nr.: 413 195
 Spenden: Kto.-Nr.: 518 548

Druck:

Druckerei Legerlotz
 Industriestr. 55 · 50389 Wesseling · Tel.(02232) 5 11 77

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Redaktionsschluß zu diesem Heft war der 31.10.2003.
 Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang
 April 2004 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die
 Brohltalbahn II / 2004“ ist der 31. Januar 2004.

Berichte: bitte maschinenschriftlich 1 1/2 zeilig auf
 5,25" oder 3,5"- Disketten (Word for Windows 6,0
 oder ASCII) und Fotos (Format 10 x 15 cm glänzen
 bzw. Digital-Fotos per E-mail, mit Anschrift des Autors)
 bis zum Redaktionsschluß an die Redaktion gebeten.

Titel-Foto:

Landrat Dr. Jürgen Pföhler bei der Brohltalbahn
 (Foto: Michael Baaden)

INHALT:

Impressum	2
schmalspurexpo in Burgbrohl	3
Zwei V10C-Loks verkauft;	
Arbeiten am alten Wagenschuppen	4
Tag des offenen Denkmals;	
Bericht des Schatzmeisters	5
Gemeinnützigkeit;	
Landrat Dr. J. Pföhler bei der Brohltalbahn	6
Aus dem IBS-Archiv: "Kleine Wagenkunde"	7+10
Ausbildungsergebnisse II.u. III. Quartal 2003	11
Weiterer Verkehr auf der Hafenbahn	11
Treffen mit Ministerpräsident Beck in Neustadt	12-13
Die Malletlok 99 5901 im Brohltal (aus HSB 3/03)	14-15
Such- und Kurzmeldungen	16
Gambrinusfahrt 2003 mit Abend im Lokschuppen	16

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

TERMINE**WINTERFAHRTEN im Jahr 2004**

An den Sonntagen

18. Januar ; 01. Februar ; 15. Februar ; 29. Februar 2004

Um 10.15 Uhr beginnen unsere winterlichen Bahnfahrten
 durch das Brohltal hinauf in die Eifel. Unterwegs gibt es
 eine geführte Wanderung durch das hoffentlich verschneite
 Brohltal oder zum Rodder Maar.

Nach der gemeinsamen Rückfahrt werden wir zwischen
 16 und 17 Uhr in unserem Ausgangsbahnhof Brohl BE
 wieder eintreffen.

**27.03. Mitglieder-Jahreshauptversammlung 2004
 Abfahrt-Brohltal und Tagungsort bei Einladung**

09.04. Saisonstart 2004 ; Karfreitag

11./12.04. Ostereierfahrten mit dem Vulkan-Expres
 Jazz im Bahnhof Engeln (Eintritt frei)

08.05. Früh-Kölsch-Fahrt: 14.10 Uhr ab Brohltal nach
 Engeln; „ne Kölsche Ovend“ anschließend im
 Lokschuppen

30./31.05. Pfingsten

20.06. Drei-Quellen-Fahrt: Abfahrt 9.30 Uhr
 Ab Haltepunkt Schweppenburg; Wanderung
 mit deftiger Verpflegung in Burgbrohl.
 Weiterfahrt bis Engeln. Rückkunft in Brohltal
 gegen 17.44 Uhr.

26.06. Sommernachtsfahrt: Abfahrt 19.00 Uhr ab
 Brohltal/Rhein. Abfahrt mit dem Vulkan-
 Expres nach Engeln. Anschließend im
 dortigen Bahnhof ein deftiges Eifeler
 Abendessen mit Musik.
 Gegen 01.40 Uhr trifft unser Nostalgiezug
 dann nach einigen schönen Stunden wieder
 in Brohltal/Rhein ein.

21.08. Spanischer Abend: (Abfahrt mit dem
 Vulkan-Expres).

04.09. Westernabend mit Live-Musik. Spezialitäten
 von dem Holzkohlenschwenkgrill und aus der
 Riesenpfanne.

schmalspurexpo der argeschmalspur in Burgbrohl

Vom 03. bis 05. Oktober 2003 fand im Brohltal die diesjährige Schmalspur-Expo der Arbeitsgemeinschaft Schmalspur (eV) statt. Der vorgenannte Verein zeigte in der Sporthalle in Burgbrohl auf fast 1000 qm viele Schmalspur-Eisenbahnanlagen und Modelle seiner Mitglieder. Jedes Jahr findet eine solche Veranstaltung zum Erfahrungsaustausch intern aber auch extern mit der Bevölkerung statt. Üblicherweise trifft man sich bei einem großen, aber schmalspurigen Vorbild. In dieser Arge arbeiten größere und kleinere Gruppen in Deutschland und Österreich zusammen. Die Mitglieder bestehen aus lokalen Modellbahnclubs und Museumseisenbahnen, aber auch aus engagierten Einzelpersonen. Die länderübergreifende Arge-S funktioniert „ganz zwanglos und locker“. Wichtigstes Grundprinzip des Vereins ist die möglichst vorbildgetreue Darstellung von Schmalspurbahnen aller Art.

Wie bei den ausgestellten Anlagen in Modulbauweise in den Maßstäben HO, O, I und II zu erkennen war, hat die Detailtreue bei machen Anlagen einen absolut hohen Stand erreicht.

Es war eine Freude, zum Beispiel die Kleinbahn Leer - Aurich - Wittmund als volle Streckendarstellung und Fahrszenarie im Maßstab HOm zu erleben. Die größeren Bahnhöfe und der Hafenbahnhof Bensorsiel waren ganz hervorragend herausgearbeitet, ebenfalls die sich daran anschließende Inselbahn Spiekeroog mit dem im Wattvorland befindlichen Fähranleger.

Von mehr als 10 Erbauern aus dem westdeutschen Raum in Arbeitsgemeinschaft waren die Einzelmodule gefertigt. Alle Teile passen auf den Millimeter zusammen. Über die Gesamtanlage gab es in einer Broschüre eine ausführliche Darstellung ihrer Erstellung mit historischer Beschreibung der Vorbildszenen.

Eine gelungene Verbindung von Vorbild und Modell auf 80 Seiten. Als Brohltalbahner sollte man wissen, dass auf der Kleinbahn LAW unsere frühere Lokomotive D4 seinerzeit als D8 im Einsatz war. Einige Modelle dieses Fahrzeugs auf der Basis der V 51/52 von Bemo waren im Einsatz und konnten käuflich erworben werden auch als D 4 der Brohltalbahn. Zum anderen war auch die „schmalspurige“ Literatur beim europäischen Vorbild sehr ordentlich vertreten.

Ansonsten bemühten sich die Modelleisenbahner mit akkurat durchgeführten Fahrsituationen ihre Bahnen vorzuführen. Insbesondere bei manchen Rangierszenen ging es zu, wie beim großen Vorbild, das heißt, mit einer detailgetreuen Geschwindigkeit wurde zum Beispiel die Übergabe von Normalspur auf Schmalspur sowie die Zustellung der Fuhre in ein Anschlussgleis eines Betriebes dargestellt.

Der Besuch der Veranstaltung war jedoch nur am ersten Tag als gut zu bezeichnen. Natürlich kann man im Brohltal nicht Berliner Verhältnisse erwarten, wo die Veranstaltung letztes Jahr stattfand. Trotzdem war es gut und wichtig, eine solche Veranstaltung bei uns durchgeführt

zu haben. Nicht nur der ÖPNV im Brohltal profitierte von den damit angereisten Fachbesuchern. Manche Kleinbuskurse waren zwischen Brohl und Weiler voll besetzt. Die Hotellerie partizipierte in einigen Fällen eine ganze Woche lang.

Die Eisenbahn im Modell ist eine gute und richtige Verbindung zum Vorbild einerseits, andererseits zu den Menschen, die sich mit Modell und Vorbild befassen. Neben den Anlagenvorfürungen gab es dieses Jahr erstmals bei einer Expo in den Nebenräumen der Halle ein Seminarprogramm mit Filmvorführungen schmalspuriger Vorbildbahnen aus aller Welt. Auch über die Brohltalbahn wurden zwei Filme mit einem Vortrag gebracht.

Für Freitagabend wurde von der Arge ein Sonderzug von Brohl nach Engeln gebucht, um auch die Gastbahn selbst einmal erleben zu können. Im dortigen Bahnhof fand dann ein großes Essen, aber auch die Jahresversammlung des Vereins statt. Allgemein zeigte man sich über die Brohltalbahn sehr zufrieden. Soweit es ging, haben wir versucht, den Kollegen bei der Vorbereitung der Veranstaltung etwas behilflich zu sein.

Michael Baaden



schmalspur expo in der Sporthalle Burgbrohl

(Foto: Michael Baaden)

Auf ein Wiedersehen in Frankreich

Zwei V10C nach Frankreich verkauft

Eine günstige Gelegenheit bot sich damals der Brohltalbahn, als mehrere V10C und L18H in den Kupferhütten Helbra 1992 zum Verkauf standen. Da den Maschinen die Verschrottung drohte und man im Brohltal noch mit kurzen Zugarnituren für den Vulkan-Express rechnete, wurde man sich schnell handelseinig. Fünf Lokomotiven, drei V10C und zwei L18H sowie reichlich Ersatzteile fanden somit den Weg nach Brohl.

Erfreulicherweise entwickelten sich die Fahrgastzahlen so gut, dass schnell absehbar war, dass die kleinen Maschinen für die zukünftigen Aufgaben im Brohltal unterdimensioniert waren. Für Bauzugdienste wurde zwar zunächst mit der Aufarbeitung einer V10C begonnen, mit der Umspurung des SKL steht jedoch für diese Aufgaben nun ein geeigneteres Fahrzeug zur Verfügung. So fristeten die fünf Maschinen in den letzten Jahren ein nutzloses Dasein im Betriebswerk in Brohl.

Mit den Vorbereitungen für die Hafenerkehre Anfang dieses Jahres kamen wir mit einem Händler ins Gespräch, der auf der Suche nach meterspurigen Fahrzeugen war.

Ein französisches Kleinbahnmuseum hatte bei ihm eine kleine Lokomotive für ihre im Aufbau befindliche Museumsstrecke angefragt. So traf man sich im Frühjahr zur Be-

sichtigung der Fahrzeuge in Brohl. Schnell war klar, dass das Hauptinteresse an den V10C lag, für deren Kauf aber noch Gelder beantragt werden mussten. Im Herbst war es dann so weit: Die Zusage der Behörden in Frankreich lag vor, ein Vertrag wurde aufgesetzt und ein Termin zur zweiten Besichtigung anberaumt. Zwischenzeitlich hatte man sich sogar entschieden, zwei der V10C zu erwerben.

Bis zum Besuchstermin Ende Oktober musste allerdings noch eine Bedingung von unserer Seite erfüllt werden: Vertragsgegenstand war ein Bewegen der Lokomotiven aus eigener Kraft. Der Aufgabe stellten sich unsere fleißigen Werkstattmitarbeiter. Tatsächlich ließen sich die Lokomotiven, nach über zehn Jahren Standzeit, nach Ankleben von Batterien und kleineren Schmierarbeiten zur Mitarbeit überreden. Ein seltsames Bild war es schon, als sich die Maschinen mit eigener Kraft aus ihrem jahrelangen Domröschenschlaf zum Lokschiuppen bewegten.

Am 25. Oktober war es nun soweit: Eine sechsköpfige Delegation der französischen Museumseisenbahner traf mit dem Händler aus Berlin in Brohl zur Vertragsunterzeichnung und Besichtigung ein. Zur Zufriedenheit der Besucher fuhren beide V10C munter einige Meter im BW-Gelände auf und ab,

so dass ein kurzfristiger Abholtermin vereinbart wurde.

Nach Redaktionsschluss sollten die Maschinen am 17.11.03 zwischenzeitlich Brohl verlassen haben. Wünschen wir den beiden Maschinchen in Frankreich ein arbeitsreicheres Leben, als sie es im Brohltal hatten und allzeit gute Fahrt.

Wer die Maschinen in Frankreich besuchen möchte, hier die Anschrift des Vereins:

Association des Amis du Petit Anjou
86 rue de la Madeleine
49000 Angers France
www.petit-anjou.org

Stefan Raab

Stand der Arbeiten am alten Wagenschiuppen Weiterhin Helfer gesucht

An unserem großen "Sorgenkind", dem alten Wagenschiuppen im Betriebswerk Brohl, haben zwischenzeitlich eine Hand voll Fleißiger einige Arbeiten erledigen können. Zunächst wurde der Schuppen weitgehend leer geräumt. Brauchbare Teile die dort lagerten wurden aussortiert, nicht brauchbare entsorgt.

Die beiden V10C wurden zwischenzeitlich verkauft (siehe Artikel nebenan) und der VS 150 mit Folien wetterfest überdeckt, so dass er während der Bauarbeiten zeitweise im Freien schadlos stehen kann. Lok VI, die ebenfalls im Schuppen stand, hat vorübergehend einen Platz im Lokschiuppen gefunden.

Mit Stand November war bereits rheinseitig ein Gerüst gestellt, so dass mit den Teilabrissarbeiten begonnen werden konnte. Freilich soll von der historischen Substanz so viel wie möglich erhalten bleiben. Bei dem mittleren Stück des Schuppens wird man um einen weitgehenden Abriss und Neubau allerdings kaum herum kommen.



Die Delegation aus Frankreich mit dem Händler aus Berlin und Michael Haubner nach Besichtigung der Loks und Vertragsunterzeichnung. (Foto: Michael Haubner)

Nach wie vor werden dringend Helfer für die zukünftigen Arbeiten gesucht. Wichtig ist zunächst, dass die Fachwerkkonstruktion gestärkt und das Dach wieder dicht wird. Das Material ist bereits geliefert worden. Helft uns bitte den Schuppen über den Winter zu bringen! Auf unseren letzten Aufruf hat sich bisher nur ein weiterer Helfer gemeldet. Daher suchen wir dringend Verstärkung! Auskunft gebe ich gerne:

Stefan Raab, Tel. 0173 / 3 45 61 61;
0 26 37 / 94 04 84 oder per e-mail:
mirja-stefan@gmx.de.

Stefan Raab

Tag des offenen Denkmals

Die Betriebswerkstatt in Brohl-Lützing bot das Bild täglicher Arbeit an den folgenden Werkzeugmaschinen:



Thomas Kraft zeigt den Besuchern die Arbeit an der Drehbank (Foto: O.Wildeman)

Schmiede, Elektrohammer, Hydraulische Presse, Schweißgerät, Schleifgerät, Drehbank, Radsatzdrehbank, Schwerlast-Hubgerät. Auseinandergenommen, in Untersuchung und in Einzelteilen waren zu besichtigen: Dampflokomotive V (Baujahr 1951), Diesellokomotive D2 (Baujahr 1965) Güterwagen 109.

Auf- und ausgestellt mit Besichtigungsmöglichkeit auch im Inneren waren: Dampflokomotive 11sm (Baujahr 1906), Dampflokomotive VI (Baujahr 1951),

Schwerkleinwagen KlV53 (Baujahr 1978), und Groß-Diesellokomotive D5 (Baujahr 1965).

Führungen mit allen notwendigen Erläuterungen und Erklärungen sowie mit Beantwortung aller aufkommenden Fragen wurden pausenlos von 10 bis 18 Uhr ausgeführt.

Für die Besucher waren als Rahmenprogramm noch folgende Vorführungen vorbereitet:

Eine große Modellbahn Spur I, u.a. mit Nachbildungen von Wagen der Brohltalbahn, auf der La-defläche eines 26m langen Containertragwagens aufgebaut.

Eine Endlos-Videofilm-Vorführung mit Filmen über die Brohltalbahn. Eine Foto-Stellwand mit Motiven rund um die Brohltalbahn.

Pendelfahrten mit der handbetriebenen Draisine zwischen Betriebswerkstatt und Bahnhof. Am Bahnhof

selbst war für das leibliche Wohl mit Ess- und Trinkbarem gut und reichlich vorgesorgt.

Der Vulkan-Express fuhr fahrplanmäßig um 9.30 Uhr und um 14.10 Uhr über Burgbrohl, Nieder- und Oberzissen und Brenk bis hinauf nach Engeln und zurück; beide Züge waren wieder – wie überhaupt in diesem warmen und sonnigen Sommer – sehr gut besetzt.

Ortwin Wildeman

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

Paul Barfuhs, Köln
Brigitte Verbarg, Köln
Vera Verbarg, Köln

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

Spendenaktion VB 50:

Im Rahmen der Spendenaktion für die Grundsanierung des VB 50 sind bis zum 31.10.2003 gespendet worden:

€ 39.939,51

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 des VB 50, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert.

Hier nun die Spenderliste vom 01.08.2003 bis 31.10.2003:

Hans-Peter Rosenberg, Neuwied
Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing
Joachim Ihme, Braunschweig
Werner Bierbrauer, Kell
Thomas Bickenbach, Solingen
Paul Barfuhs, Köln
Norbert Diederichs, Brohl-Lützing
Michael Hastrich, Lahnstein
Dr. Eckard Schlieber, Burgbrohl
Günter Merzbach, Adendorf
Julius Bau, Köln

Die Spendenaktion VB 50 geht weiter: Auch wenn die Arbeiten am Wagen voranschreiten, benötigen wir weiterhin Ihre Spenden. Unser

Spendenziel von einstmal 100.000 DM (heute 50.000 Euro) ist noch nicht erreicht, außerdem wird der VB 50 mehr Geld als diese veranschlagte Summe kosten.

Deshalb: bedenken Sie uns mit Ihrer Spende für den VB 50.

Nochmals der Hinweis zu den Familienmitgliedschaften: In den letzten Jahren wurden die Familienmitgliedschaften in der IBS immer beliebter. Sinn ist es, Ehepaaren und zusammenlebenden Partnern sowie deren Kindern eine einfache und günstige Möglichkeit der Mitgliedschaft zu ermöglichen. Für Kinder in den Familienmitgliedschaften gelten die gleichen Regelungen, wie bei der Schülermitgliedschaft. Diese ist für volljährige Personen nur gedacht, so lange sie Schüler oder Studenten sind oder eine Ausbildung absolvieren. Mitglieder, die dieser Alterklasse „entwachsen“ sind oder nunmehr über ein eigenes Einkommen verfügen, bitten wir, sich bei uns zu melden, um in Zukunft ein normales Erwachsenenmitglied zu werden.

Tobias Baaden

Gemeinnützigkeit

Mit Bescheid vom 20.08.03 bekam die IBS vom Finanzamt ihre Gemeinnützigkeit für die letzten 3 Jahre bescheinigt. Die IBS ist damit berechtigt, zukünftig für Spenden, aber auch für die Vereinsbeiträge, Zuwendungsbescheinigungen auszustellen, die zur Absetzung dieser Gelder bei der persönlichen Einkommensteuer berechnen. Die Gemeinnützigkeit wird vom Finanzamt für die Förderung kultureller Zwecke bestätigt. Es ist daher wichtig für unsere steuerliche Zukunft, weiterhin die Darstellung der Brohltaler Industrie- und Eisenbahngeschichte mit Vorträgen, Filmen und Bildern, aber auch literarisch auf gutem Niveau fortzuführen.

Michael Baaden

Landrat Dr. Jürgen Pföhler bei der Brohltalbahn

Am Dienstag, den 30.09.2003, hatte die IBS den Landrat, Herrn Dr. Pföhler, zu Gast. Anlass dazu war der von der Kreisverwaltung gewährte Zuschuss in Höhe von E 5.000,00 für die Aufarbeitung unseres historischen VB 50. Der Zuschuss wurde erteilt aus dem Programm zur Förderung der im Landkreis Ahrweiler ansässigen Vereine. Im speziellen ging es dabei um die Förderung unserer Jugendarbeit. Wie bereits seit einigen Jahren bekannt, gibt es in der IBS 6-7 aktiv tätige Jugendliche. Die Jugendlichen nehmen ehrenamtliche Aufgaben beim Zugservice, an der Strecke und auch in der Werkstatt wahr. Sie werden bei uns angeleitet, je nach Eignung und Interesse. Viele Gewerke und Tätigkeiten stehen zur Verfügung. Auch unser heutiger Werkstattmeister Harald Zimmer fing seinerzeit als Jugendlicher bei uns an. Soeben hat Frank Muth als 23-jähriger die Lokführerprüfung bestanden. Man sieht, auch solche Träume können bei der Brohltalbahn wahr gemacht werden.

Dieses alles wurde nun seitens der Kreisverwaltung mit einem erheblichen Zuschuss gewürdigt. Nachdem der Chronist Ende des letzten Jahres mehrfach aus den Gazetten vernommen hatte, dass die Förderpöfpe für die Unterstützung der Vereine bei weitem nicht ausgeschöpft werden, lag der Gedanke nicht fern, für die IBS einen Förderantrag zu stellen. Jedoch ist das Förderprogramm nicht speziell für Eisenbahnvereine ausgerichtet.

Hierzu bedurfte es einiger Telefonate und Unterlagen, um auch für uns eine Förderwürdigkeit darzustellen. Wir sind nun mal nicht mit einem Turn- oder Musikverein vergleichbar. Doch nun ist es geschafft. Die IBS freut sich über die Anerkennung. Wir empfangen den Landrat an unserem hübsch hergerichteten Bahnhofsgelände, wo dieser vom 2. Vorsitzenden, vom Schatzmeister, dem Chronisten und einigen anderen IBS-Kollegen begrüßt wurde. Auch

drei unserer Jugendlichen konnten sich trotz der Tageszeit 15.30 Uhr für diesen Termin freimachen. Anhand von Bildern erläuterten wir die zurzeit in Pilsen vorgenommenen Arbeiten am VB 50. Darauf bestiegen wir die bereitstehende Handhebeltraine, was beim Landrat zu einer gewissen Erheiterung führte. Schließlich ist unsere Handhebeltraine nicht gerade ein tägliches, aber für einen solchen Anlass äußerst geeignetes Fortbewegungsmittel. Sodann wurden wir von unseren Jugendlichen zum Lokschieben befördert, wo bereits Lok 11sm als richtungsweisender Hintergrund für das obligatorische Foto bereitstand.

Zwischenzeitlich gesellten sich Herr Weidenbach von der BEG und Michael Haubner noch dazu. Mit einem von unseren Jugendlichen bereitgestellten Glas Jubiläumssekt wurde die Fotozeremonie beendet. Daran anschließend redeten wir mit dem Landrat über unseren nächsten Zuschussantrag, der sich in den kommenden Jahren um die Wiederaufarbeitung von Lok 11sm drehen wird. Der Landrat versprach bei der Aufarbeitung dieser für den Kreis Ahrweiler einzigartigen Lokomotive behilflich zu sein. „Ich erwarte Euren nächsten Antrag, das ist ein schönes Projekt.“

Auf dem anschließenden kurzen Rundgang durch unsere Werkstatt zeigten wir dem Landrat die zurzeit anhängigen diversen Baustellen. Dr. Pföhler war sichtlich beeindruckt von der umfangreichen Tätigkeit, die von uns zu erbringen ist. „Da habt Ihr aber noch eine Menge zu tun.“ Auch hierbei kam das grundsätzliche Thema der zu geringen Anwesenheit bzw. Mitarbeit von Jugendlichen in den Vereinen und auch Parteien zur Sprache. Diesbezüglich kann die IBS froh sein, dass sie einige aktive Jugendliche in ihren Reihen beheimatet. Dies wurde auch vom Landrat positiv vermerkt. „Da seid Ihr ja noch gut dran.“

Michael Baaden

Aus dem IBS - Archiv:

Kleine Brohltalbahn-Wagenkunde



Wagen **02 262** Herbrand; Tragfähigkeit: 15 t

(Foto: im Rheinhafen Brohl; Mai 1968; R.Todt, Hannover)



Wagen **02 554** Rastatt 1925; ex Albtalbahn; 1935: ex Fa. Rauen als Privatwagen; 1954 an BEG; Tragfähigkeit: 15 t

(Foto: im Umladebahnhof Brohl; 15.05.1970; G.Wolff)



Wagen **00m4 421**; van der Zypen & Chavlier 1927; Tragfähigkeit 20 t; es Euskirchener Kreisbahn 1967 an BEG
(Foto: im Bf. Oberzissen 15.05.1970: G. Wolff)



Wagen **00t4 532**; Schwefer 1961; Tragfähigkeit: 30 t; 1984 nach Malaysia verkauft;
(Foto: im Umladebahnhof Brohl 04.04.1979: H.W.Ostermann, Dortmund)



Wagen: **HH2 274**; Both & Tillmann 1899; Tragfähigkeit: 10 t; ex Mödrah-Liblarer-Eisenbahn 328; ab 1960 Baudienst.
(Foto: im Umladebahnhof Brohl 08.1964; H.W.Ostermann, Dortmund)



Wagen **Pw/Post2 71**, (bis 1929: Nr. 7); van der Zypen & Charlier 1901; Tragfähigkeit: 7,5 t;
(Foto: im Umladebahnhof Brohl 27.07.1962: F.K.von der Berswordt)



Kuppelwagen **Kwg 2** + **Rwg**; vermutlich Umbau aus 7,5 t **G-Wagen** 1931; Abgabe: 1943;

(Foto: unbekannt)



Rollwagen **Rw** + **Kwg 1**; ex Wuppertaler Stadtwerke 1960;

(Foto: Im Umladebahnhof 08 1964: H.W.Ostermann)

Ausbildung tut Not

In der „Brohltalbahn“ II-III/2003 berichteten wir von den beiden Kursen zur Mitarbeiterfortbildung. Bei dem einen Kursus der Betriebs-GmbH konnte bereits im selben Heft eine Erfolgsmeldung gegeben werden. Für den zweiten Ausbildungsgang, der von der IBS durchgeführt wurde, kann jetzt ebenfalls Vollzug gemeldet werden.

In diesem Jahr wurde bei der Brohltalbahn seit längerer Zeit wieder eine Ausbildung von Rangierleitern und Zugführern durchgeführt. Erfreulicherweise interessierten sich 15 Personen, davon ca. die Hälfte eher jüngere Personen, für solche Tätigkeiten. Für manche Teilnehmer war es Fortbildung, für andere aber erstmalige Ausbildung, die in Koblenz und Brohl-Lützing durchgeführt wurde. Für manche war es aber auch nur ein erstmaliges Hineinschnuppern in eine neue Tätigkeit. Als kompetenter Ausbilder konnte Stephan Pauly aus Sinzig gewonnen werden, der hauptberuflich Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel ist. Die konkreten Lerninhalte waren: Fahrdenkvorschrift für NE-Bahnen, Signalbuch, Unfallverhütungsvorschriften und die Sammlung betrieblicher Vorschriften der Brohltalbahn. Über die ganze Saison hieß es für die Aspiranten lernen, üben, lernen, üben. Dabei galt es für unsere Kandidaten immer wieder zuschauen und nachmachen unter Berücksichtigung des zuvor gelernten Stoffs. Wir fahren schließlich so oft, dass jeder genug Praxismöglichkeiten mitbekommen kann. Selbst manchen Fahrgästen der Brohltalbahn fiel die Ausbildung im laufenden Betrieb auf, und man äußerte sich positiv darüber.

Der Kursus wurde im Oktober beendet mit der Prüfung vor dem Prüfungsausschuss und dem obersten Betriebsleiter. Die Prüfung bestand aus einem schriftlichen, mündlichen und praktischen Teil. Danach nennen sich jetzt 7 Personen Zugführer und eine Person Rangierleiter. Alle Mitarbeiter können nunmehr freizügig beim Vulkan-Express aber auch bei allen nicht bundeseigenen Eisenbahnen eingesetzt werden. Die IBS Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisen-

bahn freut sich, wieder eine Ausbildung mit Erfolg durchgeführt zu haben. Weitere Ausbildungsgänge könnten bei genügender Beteiligung stattfinden.

Bei Interesse kann sich jedermann dazu anmelden. Tel. 02633 - 21 04.

Michael Baaden

Prüfungsergebnisse: siehe Seite 16

Weiter Verkehr auf Normal- und Schmalspur zum Brohler Hafen

Schon ein eingespieltes Team sind die Mitarbeiter der Betriebs-GmbH und des Hafens Brohl, wenn's um den Umschlag von Gütern im Hafen geht. Nach den rund 300 Fcs-Waggons für eine Wiesbadener Baustelle hat die Betriebs-GmbH bereits mehrere sogenannte "Spot-Verkehre" akquirieren können. Zumeist handelte es sich dabei um den Umschlag von Schüttgütern, wofür im Hafen ideale Bedingungen, wie Greifer, geräumige Bunker und Radlader vorgehalten werden.

So wurden in den letzten Wochen Schüttgüter nach Mainz-Weisenau, Oberwesel oder auch zur Hessischen Landesbahn nach Grävenwiesbach versendet. War Anfang des Jahres noch aufwendige Werbung nötig, so sind die Brohler Möglichkeiten mittlerweile bei einigen Logistikern und Kunden wie Bruch- und Grubenbetreibern bekannt. Freilich ist es noch immer recht aufwendig, Angebote für Schienentransporte zu unterbreiten, da Waggons verfügbar, Lokomotiven entsprechend disponiert und Entladestellen vorhanden sein müssen. Lkw-Transporte sind daher immer flexibler

und zumeist auch günstiger. Gerade aber bei Gewichten ab 300 Tonnen und größerer Transportstrecke rechnet sich oft auch der Transport auf der Schiene. Für unsere Betriebs-GmbH entwickeln sich die Hafentransporte zu einem wichtigen wirtschaftlichen Standbein, die unser gemeinsames Ziel, die Brohltalbahn in ihrer Gesamtheit langfristig zu sichern, stärkt.

Nicht nur im Güterverkehr, auch im Personenverkehr wird unser Dreischienengleis weiterhin befahren. Zumeist handelt es sich um Reisegruppen, die die Abholung am Schiff vorab gebucht haben. Interessant war im September das Umsteigen einer Gruppe vom Schiff in den Vulkan-Express. Während unser Zug problemlos bis zum Hafen fahren konnte, gab es für das Ausflugsschiff aufgrund des niedrigen Rhein-Wasserstandes, keine Möglichkeit am Brohler-Steiger anzulegen. Nach Absprache legte das Fahrgastschiff kurzerhand im Hafenbecken am Steiger des Wasser- und Schifffahrtamtes an. Ein Personenschiff im Hafenbecken ist schon ein recht seltenes Bild.

Stefan Raab



Rheinhafen Brohl mit Personenschiff und dem Vulkan-Express am Ufer

(Foto: S.Raab)

Treffen der im Land Rheinland-Pfalz ehrenamtlich tätigen Eisenbahnvereine mit dem Ministerpräsidenten Kurt Beck im Eisenbahnmuseum Neustadt a. d. Weinstraße

Am Samstag, den 06.09.2003 fand im Eisenbahnmuseum Neustadt a. d. Weinstraße das 1. Landestreffen der Eisenbahnvereine mit dem Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz statt. Anlass dazu bot der 20. Geburtstag des Kuckucksbähnle e.V. In Kooperation mit der Staatskanzlei des Landes Rheinland-Pfalz, dem Förderverein Kuckucksbähnle sowie der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte wurde vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd erstmalig ein Besuchsprogramm für die versammelten Fachleute der Eisenbahnhobbyszene erarbeitet. Der Chronist fühlte sich schon halb auf einer Veranstaltung der Landesgruppe des VDMT, nämlich des Verbandes der Deutschen Museums- und Touristikbahnen.

Gegen 11.00 Uhr trafen rd. 100 Vertreter der Eisenbahnvereine im DGEG-Eisenbahnmuseum ein. Dort wurde man vom Verbandsdirektor des Zweckverbandes SPNV Süd, Werner Schreiner und vom Vizepräsidenten der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Armin Angele, begrüßt. Zunächst stand das gegenseitige kennen lernen untereinander sowie die Besichtigung des Museums auf dem Programm. Es ist notwendig, dass auch die Aktiven in einem Bundesland sich etwas näher kommen, um gemeinsame Ideen, Möglichkeiten, Ersatzteile und ähnliches auszutauschen. Wegen der vielen Arbeit bleibt dafür fast gar keine Zeit. Nach dem opulenten Mittagmahl, wie das in der Pfalz so üblich ist, bestiegen wir den Bus zum neuen Eisenbahngelände der DGEG, das im Jahr 2000 erworben wurde. Im Gleisdreieck der Strecken Ludwigshafen - Neustadt - Landau befand sich früher einmal das Bahnbetriebswerk Neustadt a. d. Weinstraße. Seitens der Deutschen Bahn erfolgte in den letzten Jahrzehnten dort eine drastische Reduzierung und Verwilderung der Gleisanlagen und Gebäude. Lediglich drei Stände des ehemaligen 15gleisigen Lok-

schuppens sind heute noch bzw. wieder vorhanden und nach Neueinbau der ehemaligen Wormser Drehscheibe auch an das Schienennetz angeschlossen. Im Schuppen wurden uns vom Leiter des Museums, Horst Kayser, die vorhandenen Fahrzeuge 64 006 und die badische Xb 375 (BR 92) vorgestellt.

Des Weiteren wurden ausführlich die Überlegungen und Möglichkeiten zum Neuaufbau des Schuppens



Das neue Museumsgelände mit Rest-Lokschuppen im Gleisdreieck
(Foto: O. Wildeman)

und des Geländes dargestellt. Es ist geplant, den Lokschuppen stückweise je nach der finanziellen Lage wieder zu errichten. Notwendig ist der Einbau von sanitären Anlagen, die sämtlich nicht vorhanden sind. Diesen Lokschuppen kann man dann als Werkstatt des Museums nutzen, während das heutige vorhandene, gegenüber vom Hauptbahnhof gelegene Museum dann nur noch als echtes Vorzeigemuseum genutzt werden könnte. Leider wurde die direkte Zufahrt zu den Bw-Anlagen seitens der DB gekappt, so dass eine Anbindung an das Netz nur mit mehrmaligem Sägen über den Abstellbahnhof möglich ist. Zum Schluss der Besichtigung konnten wir in das ehemalige Reiterstell-

werk hineinkommen, was seit der Inbetriebnahme des neuen elektrischen Stellwerks zur Disposition steht.

Gegen 14.30 Uhr hieß es wieder zurückfahren zum altbayerischen Pfalzbahnschuppen, um dort den Ministerpräsidenten zu treffen. Es wurde jedoch etwas später als vorgesehen. Die Begrüßungsansprache von Werner Schreiner drucken wir an gesonderter Stelle ab. Gleiches gilt für das Grußwort des Ministerpräsidenten Kurt Beck.

Zentrales Thema der Reden und Diskussionsbeiträge war der hohe Stellenwert des Schienenpersonennahverkehrs für den überwiegenden Teil der rheinland-pfälzischen Eisenbahnvereine. Üblicherweise sehen diese wohl nur ihren originären Bereich. Man konnte einfach nur erfreut feststellen, historische und moderne Eisenbahn gehören hier zusammen. Die eine partizipiert von der anderen.

Dafür sorgen auch die beiden Zweckverbandsdirektoren Schreiner und Pauly. Beide sind Bahnfreunde.

Der Ministerpräsident wurde eisenbahngerecht auf der Plattform eines Personenwagens von den Hausherrn Schreiner und Angele begrüßt. Kurt Beck sprach im freien Stil von seiner Sicht über die heutige Eisenbahn in Rheinland-Pfalz. Er habe in seiner früheren Politikerzeit als Bürgermeister in der Süd-Pfalz das große Streckensterben miterlebt. Umso schöner fände er es heute, dass die meisten dieser stillgelegten Strecken mit bestem Erfolg wieder in Betrieb genommen werden konnten und heute aus dem Verkehrsangebot des Rheinland-Pfalz-Taktes nicht mehr wegzuz-

denken sind. Dem Ministerpräsidenten war dabei voll bewusst, dass an diesem Aufschwung der Eisenbahn die örtlich tätigen Freizeit-eisenbahner einen sehr großen Anteil hatten und auch weiterhin haben werden, hat sich doch bereits auf einigen neuen alten Strecken ein besonderer Ausflugsverkehr am Wochenende fest etabliert, der sich durchaus zu einem wieder umfassenden SPNV entwickeln könnte.

Das Land begrüße diese Entwicklung und gebe dazu über die Zweckverbände konkrete Unterstützung. Trotz knapper Kassen werde versucht, dieses möglich zu machen, denn es habe sich gezeigt, dass mit den Maßnahmen der Eisenbahnfreundevereine sich ein neuer Tourismus entwickelt habe.



Ministerpräsident Kurt Beck, DGEG-Vizepräsident Armin Angele und Direktor Zweckverband Rh/Pf-Süd Werner Schreiner im DGEG-Eisenbahnmuseum (vr). (Foto: M.Baaden)

Den gelte es weiterhin zu fördern. Der Ministerpräsident dankte den Bahnfreunden und äußerte seine Hochachtung gegenüber der ehrenamtlich geleisteten Arbeit. Die Erfolge seien in dem gastgebenden Museum bestens zu erkennen.

In der anschließenden Diskussionsrunde, in der der Ministerpräsident sich sehr gut informiert zeigte, ergab sich u.a. mal wieder die ewige Diskussion über die Gemeinnützigkeit der Eisenbahnvereine. Wie allgemein bekannt, ist das Kuckucksbähnle bereits seit 20 Jahren nicht gemeinnützig. Auch ande-

re Vereine haben damit zu kämpfen, obwohl die Satzungen oft fast die gleichen wie die gemeinnützigen sind. Dies konnte Kurt Beck nicht ganz glauben. Der Ministerpräsident versprach, mit dem Kabinettskollegen Finanzminister Mittler, sich über eine einheitlich positive Verfahrensweise zu verständigen. Seitens mancher Finanzbehörden wird eine angebliche Unterstützung der Deutschen Bahn AG künstlich als Ablehnung der Gemeinnützigkeit herangezogen, weil die durch unser Tun gefördert würde.

Es ist daraus zu erkennen, dass in der Finanzbürokratie für uns noch viel zu argumentieren ist. Für die VDMM-Mitgliedsvereine ist die Gemeinnützigkeit leichter zu erhalten

als für die nicht dem Verband angeschlossenen.

Anlässlich dieser Veranstaltung wurde vom Zweckverband erstmals und dankenswerter Weise eine Broschüre über die ehrenamtlich tätigen Eisenbahnvereine in Rheinland-Pfalz herausgegeben. Die Schrift konnte erst tags zuvor fertig gestellt werden. Wenn auch nicht alle Vereine aufgeführt sind, so bietet sie doch einen sehr guten Überblick über unser Metier. Jeder Verein hat eine DIN A4-Seite Platz, sich mit Bildern und Texten vorzustellen. Nach einem nochmals sehr ordent-

lichen Abendessen verabschiedeten sich die Teilnehmer bzw. es ergaben sich noch eine Menge interner Gespräche der Bahnfreunde untereinander bis in den Abend hinein, bis es dann hieß: Bitte aufstehen, es muss jetzt der Zug für morgen zusammengestellt werden. Und das Kuckucksbähnle fährt fast immer mit zehn Wagen ins Elmsteiner Tal. Dank an den Zweckverband Süd, den Arbeitskreis Neustadt und die dienstbaren Geister.

Michael Baaden

Grußwort des Ministerpräsidenten

anlässlich des Treffens der
ehrenamtlich tätigen Eisenbahn-
vereine in Rheinland-Pfalz

An kaum einer anderen Errungenschaft der Industrialisierung lässt sich die Entwicklung der Technik so augenfällig ablesen wie am Eisenbahnbau. In der anschaulichen Vielgestaltigkeit der Lokomotiven war über lange Zeit zugleich auch technische Weiterentwicklung und technischer Fortschritt insgesamt erkennbar.

Den vielen ehrenamtlich tätigen Eisenbahnvereinen in Rheinland-Pfalz kommt das große Verdienst zu, das historische Erbe des Eisenbahnwesens lebendig und für Interessierte zugänglich zu halten. Mit Ihrer Arbeit leisten Sie einen großen Beitrag für unser geschichtliches Bewusstsein. Gerade in einer Zeit, in der technischer Fortschritt in immer schnellerer Folge Form und Funktion unserer Erzeugnisse wandelt, halten Sie mit Ihren Vereinen ein Stück Geschichte fest und bewahren es vor dem Verschwinden. Zugleich machen Sie mit Ihrer Arbeit Rheinland-Pfalz auch ein Stück attraktiver für den einheimischen Tourismus und für unsere ausländischen Gäste. Dafür möchte ich Ihnen meinen herzlichen Dank aussprechen und Sie bitten, auch in Zukunft dieses wertvolle eisenbahnhistorische Erbe wach zu halten.

Kurt Beck, Ministerpräsident

Die **MALLETLOCK** 99 5901 auf der Brohltalbahn

(Der Besuch aus Sicht der HSB -Lokführer. Abdruck aus der HARZBAHN Post mit Genehmigung des Redakteurs)

Wie schon im vergangenen Jahr kam auch im Frühsommer 2003 - vom 18. Juni bis 7. Juli - eine Malletlok der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) bei der Brohltalbahn zum Einsatz.

Es war für beide Seiten ein Wiedersehen mit lieb gewordenen Freunden – was allerdings nicht ganz für die Lok galt, denn in 2002 wurde die 99 5902 eingesetzt, in diesem Jahr war es nun die 99 5901. Die Brohltalbahn verfügt mit dem Streckenabschnitt von Oberzissen nach Engeln über die letzte Schmalspursteilstrecke Deutschlands (Steigung 1:20, mehr als die bei „normalen“ Nebenbahnen zulässigen 1:25 – wie z.B. auf der Selketalbahn), so daß im vergangenen Jahr für die HSB-Gastlok 99 5902 zunächst eine Steilstrecken-Zulassung erforderlich war (erkennbar an der an der Lok nun angebrachten Aufschrift „Für Steilstrecke“). Da die 99 5901 und die 99 5902 baugleich sind, hätte diese Zulassung problemlos auf die Schwesterlok übertragen werden können. Dennoch wurde im Beisein der Betriebsleiter von Brohltalbahn und HSB, Hans-Peter Nießen und Jörg Bauer, am 18. Juni eine Probefahrt nach Engeln durchgeführt, die erwartungsgemäß erfolgreich verlief. Wegen dieser Erwartungen wurde in diesem Jahr – im Gegensatz zum Vorjahr – auf den „Angsttriebwagen“, den T 30 der Brohltalbahn, gleich verzichtet. Auch 99 5901 erhielt nun die Anschrift „Für Steilstrecke“.

Zunächst etwas Statistik: Der Transport erfolgte am 17. Juni per Straßentiefelader von Wernigerode-Hasserode zum Bahnhof Brohl BE. Das Datum war sicher Zufall – aber immerhin 50 Jahre nach dem 17. Juni 1953 – und heute empfinden wir so einen Ausflug ins Brohltal schon als selbstverständlich. Vielleicht sollte nicht vergessen werden, daß nicht alles selbstver-

ständiglich ist, was so erscheint. Und manchmal sollte auch an diejenigen gedacht werden, die diese Entwicklung vor nun schon mehr als zehn Jahren ermöglicht haben.

Der erste Einsatz unserer Lok im Brohltal war dann die schon erwähnte Probefahrt am 18. Juni. Bei insgesamt 20 Fahrten wurden 709 km auf den Gleisen der Brohltalbahn zurückgelegt. Die meisten beförderten Züge waren verständlicherweise Personenzüge, aber am 7. Juli wurde auch ein Güterzugpaar Brohl - Brenk - Brohl gefahren.

Auch während einer speziellen Veranstaltung für Eisenbahnfreunde am 20. Juni wurden Güter- und Personenzüge gefahren. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde auch bis in den Rheinhafen gefahren.

Da es zum Zeitpunkt unseres Aufenthaltes im Brohltal auf der Hafentalbahn umfangreiche Schottertransporte mit Regelspurwagen auf dem Dreischienengleis gab, konnten wir weiter als im vergangenen Jahr bis

ans Ende der Gleisanlagen im Hafen fahren. Dabei fanden für die Foto- und Videofreunde auch Rangierfahrten mit regelspurigen Fc-Wagen auf den Dreischienengleisen mit der 99 5901 statt. Die Rückfahrt in den Harz erfolgte am 8. Juli wiederum per Straßentransport.

Wie schon erwähnt - über den "rein dienstlichen" Kontakt in Vorbereitung und Durchführung des Einsatzes der 99 5902 im Jahr 2002 haben sich auch persönliche Freundschaften entwickelt, die in diesem Jahr vertieft wurden.

So haben seitdem mehrfach Personale der Brohltalbahn vorhandene Praxis im Dampflokbetrieb aufgefrischt oder neue erworben – die Brohltalbahn hat nach wie vor das Problem, daß man derzeit nicht über eine betriebsfähige Dampflokomotive verfügt. Die Untersuchungsfristen an den beiden polnischen Dampfloks, die die Brohltalbahn Anfang der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts erworben hat, sind ab-



Es gibt Leute, die behaupten, Dampflokomotiven sind so etwas Ähnliches wie Lebewesen. Wer weiß - in einsamen Nächten im Lokschuppen erzählen sie sich dann vielleicht von ihren Fahrten, ihren Wehwehchen und Lokführern. Wenn dem so ist, hat bestimmt die 99 5902 ihrer älteren "Schwester" 99 5901 von dem breiten Fluß erzählt, den sie im Jahr 2002 bei ihrem Ausflug zur Brohltalbahn gesehen hat und auf dem sogar Schiffe schwimmen können. Die meisten Harzflüsse kann man nicht einmal mit einem Paddelboot befahren. Nun hatte auch die 99 5901 die Gelegenheit, den Rhein zu sehen hier einBlick auf den Rheinhafen Brohl. (Foto Peter Schröder)

gelaufen. An einer der beiden Loks wird weitgehend in Eigenleistung derzeit eine Hauptuntersuchung durchgeführt. Ein Ende der Arbeiten, die wegen anderer wichtiger Aufgaben immer wieder unterbrochen werden müssen, ist allerdings noch nicht absehbar.

Die Malletlok 11sm der Brohltalbahn steht ebenfalls seit Jahren abgestellt – die Möglichkeit, mit einer Dampflok auf der Steilstrecke zu fahren, von den HSB-Loks demonstriert, hat aber die Diskussion um eine betriebsfähige Aufarbeitung neu entfacht, aber – sollte dies denn positiv entschieden und finanzierbar sein – wird dies sicher auch Jahre brauchen. Insoweit ist der Einsatz geliehener Dampfloks für die Brohltalbahn eine Attraktion und wichtig für die Imagepflege.

Aber auch der Einsatz geliehener Loks ist natürlich nicht gerade billig, bedenkt man allein die Transportkosten. Daher ist ein solcher Einsatz auch nur dadurch möglich geworden, daß die beteiligten Triebfahrzeugpersonale der HSB

ihre Arbeitsleistungen bei der Brohltalbahn wieder in ihrer Freizeit ohne Lohnkosten erbrachten. Dies waren in diesem Jahr erneut Volker Baake, Dirk-Uwe Günther, Detlef Jänisch und Roger Zilling. Für unsere Bereitschaft waren wohl auch die schon angesprochenen Freundschaften ursächlich, denn zu „guten Freunden“ sind wir gern gefahren.

Aber auch – und das soll ausdrücklich erwähnt werden – die Brohltalbahner haben sich umfassend um uns gesorgt, Übernachtung, Speisen und Getränke, einfach alles war umfassend und bestens organisiert. Dafür nochmals recht herzlichen Dank!

Nicht unerwähnt bleiben soll auch, daß nicht nur die "normalen" Fahrgäste Interesse am Dampflokeneinsatz der HSB im Brohltal hatten. Schon zum zweiten Mal konnten wir hier einen Vertreter des Aufgabenträgers auf unserer Lok begrüßen.

Stefan Pauly – Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel GmbH und stellvertretender

Verbandsdirektor des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord – ließ es sich wiederum nicht nehmen, als Heizer selbst zur Schippe zu greifen. Auch den Bürgermeister der Verbandsgemeinde Brohltal, Herrn Höfer, und den Geschäftsführer der Infrastrukturgesellschaft der Brohltalbahn, Bernd Weidenbach, konnten wir auf der Lok begrüßen, beide wurden von der Brohltalbahn zu „Ehrenlokführern“ ernannt. Am letzten Einsatztag, dem 7. Juli, war es auch dem Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, Hans-Artur Bauckhage, wichtig genug, noch zu einem Pressefoto mit der Dampflok zu kommen, er besuchte uns auf der letzten Fahrt in Engeln.

Abschließend können wir sagen, daß der Einsatz der 99 5901 für alle Beteiligten ein Gewinn war. Dies gilt nicht nur für die Eisenbahner der Brohltalbahn und der HSB, sondern auch für die Gäste der Brohltalbahn im Zeitraum Juni/Juli 2003. Die Züge waren voller als üblich – oft gab es sogar Stehplätze – und das dürfte sich auch auf die Kasse der Brohltalbahn ausgewirkt haben. Auch konnten viele Fahrgäste auf den Harz und die HSB nun schon zum zweiten Mal aufmerksam gemacht werden – und soweit ist die Entfernung vom Rheintal in den Harz auch nicht. Auch entlang der Strecken waren an jedem Einsatztag deutlich mehr Foto- und Videofreunde, als in der dampflokllosen Zeit zu sehen.

Auch wenn es derzeit noch keine konkreten Planungen gibt – die Frage „Fährt auch im nächsten Jahr wieder eine HSB-Dampflok auf der Brohltalbahn?“ stand natürlich mehrfach im Raum...

Detlef Jänisch/Roger Zilling.



Bei Brenk gibt bzw. gab es eine Wasserstelle, an der Dampflokomotiven ihren Durst vor oder auch nach einer anstrengenden Fahrt auf der Steilstrecke löschen können. Die letzte Dampflok wurde hier irgendwann Anfang der 1960er Jahre bedient – die polnischen Px 48 sind nicht steilstreckentauglich.

Jahrzehntelang ungenutzt und damit schon lange nicht mehr betriebsfähig, wurde diese Wasserstelle im vergangenen Jahr durch die Eisenbahner der Brohltalbahn „reaktiviert“. Das lässt darauf schließen, dass man nicht damit rechnet, dass der Einsatz der 99 5901 der auf längere Sicht letzte Einsatz einer Dampflok auf der Steilstrecke war ...

Interessant ist die Konstruktion – der Wasserbehälter ist in eine Stützmauer integriert, der Wasserauslauf kann wie ein Teleskop ein- oder ausgefahren werden. (Foto Peter Schröder)

HSB

Prüfungsergebnisse

(Fortsetzung von Seite 11)

Zugführer sind nunmehr:

Michael Hergarten
Hans-Albert Brenner
Heinz-Wolfgang Lehner
Michael Castor
Ernst Mayer
Stefan Bläsner
Tobias Baaden

Rangierleiter ist:

Thomas Bickenbach

Nach der Prüfung ist für das Befahren der Steilstrecke noch ein

besonderer Nachweis über die Befähigung zu erwerben. Dies ist im Beisein des öBL bei einer Prüfungsfahrt nachzuweisen (§ 14 b der Steilstreckenvorschrift).

Michael Baaden

Gesucht:

Zur Vervollständigung der Akten sucht ein neues Mitglied den Brohltalbahnprospekt für das Jahr 1992. Wer solche Prospekte übrig hat, möge sich bitte bei der Geschäftsstelle melden.

Michael Baaden

Kurzmeldungen

Das Firmengelände in Brohl-Lützing, das die BEG für die Anrampung zur Bahnüberführung abgeben muß, ist planmäßig und zeitpunktgenau geräumt worden. Die Straßenbauarbeiten könnten beginnen. Die als Pendant für den Verlust dieses Geländes gedachte Nutzung des Güterschuppens auf dem Bahnhof Burgbrohl, zur überdachten Lagerung der Gleisbaumaterialien, kann nach Räumung desselben und erfolgter Schlüsselübergabe nunmehr auch in die Wege geleitet werden. Die z.Zt. auf Gleis 11 zwischengelagerten Gerätschaften werden also in absehbarer Zeit nach Burgbrohl gebracht und dort eingelagert.

Gambrinusfahrten 2003 mit Spanferkelessen im Lokschuppen

Dank den Vorankündigungen in der örtlichen Presse wurden auch noch die Plätze der 1. Gambrinusfahrt des Vulkan-Expreß bis zum vorgegebenen Limit besetzt und die Fahrt mit dem anschließenden gemeinsamen Spanferkel-Essen mit Musik und Tanz im Lokschuppen – wie auch aus den nebstehenden Fotos ersichtlich – ein wahrhaft voller Genuß für alle Teilnehmer.

Schon die Bahnfahrt um 14.10 Uhr ab Brohl BE mit 8 (in Worten: ACHT) – vom PS-starken Triebwagen gezogenen und der Diesellok D1 nachgeschobenen – vollbesetzten Personenwagen verlief gleich nach Austeilung des Begrüßungsgetränks (und seiner „Nachfolger“) allgemein sehr lebhaft und in fröhlicher Erwartung des gemeinsamen Nachmittags- und Abenderlebnisse. Auch PETRUS meinte es gut mit uns. Die zunächst unheildrohenden dunklen Wolken lichteten sich zusehends und machten sogar noch viel Platz für die Sonne.

Viele wanderlustige Teilnehmer stiegen in Brenk aus und folgten unseren Wanderführern Michael Baaden und Michael Haubner. Der Weg führte durch die – in wundervoll beginnender Herbstfärbung liegenden – Wälder und Felder, an der Burg Olbrück vorbei zum Bahnhof in Oberzissen. Dort bestiegen sie wieder den zwischenzeitlich bis Engeln (1-stündiger Aufenthalt) und die Steilstrecke wieder herabkommenden Vulkan-Expreß zur Rückfahrt nach Brohl.

Der kurze Fußmarsch vom Bahnhof zum Lokschuppen lockerte die vom Sitzen in der 'Holzklasse' etwas verspannten Glieder.

Je näher man dem – zum „Gourmet-Tempel“ ausstaffiert – und geschmückten Lokschuppen unseres Betriebswerkes kam,

desto einladender wehte den hungrigen Wanderern der Duft der am Grillfeuer schon zünftig brutzelnden Spanferkeln entgegen.

Nun, ein deftiges Spanferkelessen mit Beilagen, Freibier vom Fass, alkoholfreie

len schöpfen und teilen aus, wo, was und wie es gewünscht wurde.

Die Musik von Siggie Klein war zunächst gut unterhaltend und wurde mit zunehmender Stimmung auch anregend und zum fröhlichen Mitmachen auffordernd.



Gambrinusfahrt mit anschließend im Lokschuppen: deftigem Spanferkelessen, Freibier vom Fass, alkoholfreien Getränken, Musik und Tanz bis Mitternacht. (Fotos: Manuela Thelen)

Getränke und musikalische Unterhaltung bis Mitternacht war versprochen; und was trafen die zahlreichen Gäste an? Man kann wirklich nur sagen: „wortgehalten, ALLES VOM BESTEN!“

Was die ehrenamtliche „Truppe“ der IBS-Aktiven da wieder geleistet hat, ist beachtens- und bewundernswert. Die Theke und die Helfer im „Saal“ konnten aus dem Vol-

In der Nebenhalle wurde gleichhaltend mit dem Verbrauch alles wieder gesäubert, gespült und aufgefrischt, damit auch für die Nachschlag-Teller und Nachfüll-Gläser wieder appetitanregende Angebote aufgestellt werden konnten. Eine ausgefeilte und eingespielte Organisation.

Ortwin Wildeman