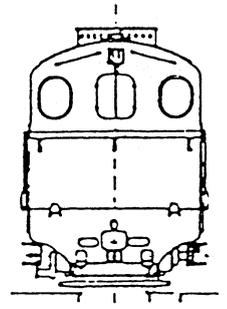


Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

17. Jahrgang
II / 2004



Hafenumschlag , Hafenbahn und Umladebahnhof: Nutzung der 3-Schienengleise wieder im Aufwind



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; Paul Barfuhs, Köln;
Karsten Friedrichs, Bad Honnef (in Einarbeitung)

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
Stefan Raab, Weißenthurm

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 31.01.2004.
Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang
Juli 2004 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn“ III/ 2004“ ist der **30. April 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; Zusammenstellung aus mobilem Verladekran im Rheinhafen, Normalspur-Schotterzug mit Schmalspur-Lok D1 auf der Hafensbahnstrecke und Normalspur-Lok 360 573 im Umladebahnhof Brohl vor Übernahme des Schotterzuges zur Weiterfahrt zur Gleisbaustelle

(Fotos: Andreas Wildeman)

INHALT:

Impressum	2
Wo Maurer, Putzer und Zimmerleute schaffen	3
Schuppen Burgbrohl	4
Radwege in unserer Region	5
Nicht nur schmale Spur ist wichtig für die Brohltaleisenbahn ..	6
Besuche im Umladebahnhof und auf der Hafensbahn	7
Besuch aus dem Ausland und aus der Pfalz	11
Bericht des Schatzmeisters	11
Aktien der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft	12
Neue Mitarbeiter bei der Brohltalbahn; Neuer Prospekt	13
Ehrenamt in Rheinland-Pfalz	14
Bahnhof Burgbrohl mit neuem Pächter; Wanderkarte neu	15
Weihnachtsfeier 2003;	
V10C gingen unterschiedliche Wege	16

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

TERMINE 2004

09.04.	Saisonstart
11./12.04.	Ostereierfahrten
08.05.	Früh-Kölsch-Fahrt
30./31.05.	Pfingsten-Kirmes in Engeln
4.6./4.7.	Kunstaussstellung in der Schweppenburg
12./13.06.	Europ. Museumsbahn Wochenende
20.06.	Drei-Quellen-Fahrt
26.06.	Sommernachtsfahrt
10.07.	Raubritterfahrt zur Burg Olbrück
25.07.	Brohltal-Zauber
21.08.	Spanischer Abend
11.09.	Westernabend
12.09.	Tag des Eisenbahners, Tag des offenen Denkmals
02./03.10.	Scheunenfest im Kahlenbergerhof
02.10.+ 09.10.	Gambrinus-Fahrten
30./31. 10.	Saisonausklang und Almatrieb am Bahnhof Engeln

Wo Maurer, Putzer und Zimmerleute schaffen

Vielfältig ist das Arbeitsspektrum bei der IBS. Neben Fahrdienst, Werkstatt und Strecke, wo sich unsere fleißigen Aktiven tummeln, finden manche Arbeiten fast unmerklich im Hintergrund statt:

1. Der Güterschuppen in Burgbrohl – unser zukünftiges Oberbaulager

Im Dezember 2003 legten einige Eifrige Hand an dem alten Fachwerk-güterschuppen in Burgbrohl an. Der alte Bodenbelag musste herausgerissen und ein neuer tragfähiger Bodenbelag eingebracht werden. Hintergrund sind die Straßenbauarbeiten neben der Werkstatt in Brohl, wofür Gelände der Brohltalbahn abgegeben werden musste. Freilich schmerzt der Geländeverlust etwas, zumal auf dem Gelände Oberbaustoffe und andere Materialien gelagert waren und einige Meter Abstellgleis abgebaut werden mussten. Für die Lagerung der Oberbaustoffe wurde zusammen mit der Brohltal-Eisenbahn GmbH aber eine gute Lösung gefunden: Schon vor einigen Monaten warf sich, im Rahmen der Planung der Bahnhofsneugestaltung in Burgbrohl, die Frage um den Bestand des ehem. Güterschuppens auf. IBS und die Betriebs-GmbH wiesen schon damals auf die historische Bedeutung des Schuppens hin, der zu dieser Zeit von der Ortsgemeinde Burgbrohl als Abstellraum genutzt wurde. Mit der auftretenden Frage um Ersatz für das Brohler Gelände bot uns nun Bernd Weidenbach, Geschäftsführer der Brohltal-Eisenbahn GmbH, den Schuppen, den die BEG zwischenzeitlich erworben hatte, zur Nutzung als Oberbaulager an. Das Gebäude ist von der Straßenseite mit Lkw als auch von der Gleisseite (beispielsweise mit unserem SkL) hervorragend zugänglich. Der neue Bodenbelag war notwendig, da die alte Bretterkonstruktion bereits an einigen Stellen Löcher hatte. Um die Tragfähigkeit zu erhöhen wurde die Unterkonstruktion aus Balken verstärkt und zunächst ein 4,5 cm star-

ker Dielenbelag aufgebracht. Ein darauf geschraubter 1,3 cm starker Siebdruckplattenbelag soll das Rangieren mit Hubwagen erleichtern. Optische „Auffrischungsarbeiten“ am Gebäude sind freilich mittelfristig auch nötig. Die werden aber erst im neuen Jahr, nach dem Bezug, angegangen. Damit ist zukünftig nicht nur das Material sicher und trocken gelagert, auch ist damit ein weiteres historisch interessantes Gebäude an der Bahnlinie langfristig in seinem Bestand gesichert.

2. Die alte und neue Werkzeugausgabe im Lokschuppen Brohl

Jahrelang standen die straßenseitigen Räume am Lokschuppen in Brohl leer oder fristeten als Abstellkammern ihr Dasein. Zwar hatten sich, Mitte der 1990er Jahre, einige Aktive an die Renovierung der Räume gewagt, doch machte ein Schwamm den Arbeiten ein jähes Ende. Um diesen Pilzbefall zu bekämpfen mussten die Räume damals völlig leer geräumt und sämtliches Holz – einschließlich des Bodens – entfernt werden. In der neuen Werkstatt am oberen Hof kann man seit Anfang 2003 das Ergebnis der jüngsten Renovierungsarbeiten bewundern. Über diese Arbeiten wurde ja bereits berichtet. Leer stand weiterhin der große

Raum zwischen der neuen Werkstatt und dem Meisterbüro. Hier befand sich früher die Werkzeugausgabe der Brohltalbahn. Unser fleißiger Kurt, der sich im Sommer schon maßgeblich an der Wiederherstellung des Wasserhochbehälters in Brenk beteiligt hatte, nahm sich Ende 2003 nun auch diesem Raum an. Mit einer massiven Bimssteinwand teilte er mit seinen eifrigen Helfern den Raum, dämmte und verkleidete die Decke mit Gipskartonplatten und verputzte die Wände. Im Durchgang vom Lokschuppen zur neuen Werkstatt soll eine neue Werkzeugausgabe/Magazin entstehen. Allerdings etwas kleiner als zuvor. Im zweiten Raum, der vor einiger Zeit schon mit einem neuen Fenster versehen wurde, wird ein Büro Platz finden. Dafür wurde bereits die Elektroinstallation vorgesehen. Da das alte Meisterbüro, welches mittelfristig ebenfalls einer „Auffrischungskur“ unterzogen werden soll, recht klein ist, wird das Neue dringend benötigt.

3. Und nicht zuletzt: Unser Sorgenkind – der Wagenschuppen in Brohl

Wie in jedem Heft auch hier wieder unser dringender Aufruf: Bitte helft bei der Wiederherstellung des alten Wagenschuppens in Brohl. Mittlerweile sind reichlich Holz und



„Der fleißige Kurt“ (Weiland) in der neuen Werkzeugausgabe (Foto: Stefan Raab)

Dacheindeckungs-Materialien geliefert worden. Ein paar „Einzelkämpfer“, 2 bis 3 Personen, arbeiten bereits am Schuppen. Leider sind dies noch zu wenige, um den Verfall des Gebäudes schnell aufzuhalten. Anfang Dezember ist wieder ein Gefach eingestürzt. Gegen Ende Dezember verabschiedete sich ein Mauerstück bergseitig am ehem. Wiederlager im mittleren Gebäudeteil. Zwar hätten diese Partien ohnehin, wegen des schlechten Zustandes, abgetragen werden müssen, jedoch zeigt uns dies immer wieder den dringenden Handlungsbedarf!

Wie man sieht: Es gibt immer wieder reichlich Arbeit bei der IBS. Auch wenn man nur einmal im Jahr ein paar Stunden opfern kann, jeder ist herzlich willkommen. Auch wenn der ein oder andere Aktive womöglich ein paar Ecken und Kanten hat, die „Neue“ womöglich etwas abschrecken - Jeder Helfer wird schnell „sein“ Aufgabengebiet finden. Mit Gleichgesinnten, die ebensoviel Freude am Erhalt unserer schönen Brohltaleisenbahn haben.

Wer gerne mal kommen möchte, kann mich gerne anrufen:
Stefan Raab 0173/3456161

Wer am alten Wagenschuppen mit Hand anlegen will, meldet sich am besten bei Thomas Bickenbach. Er ist oft am Wochenende in Brohl anzutreffen.

Thomas Bickenbach 0173/5455930
Und wer mit unserem Kurt Mauern und Verputzen möchte, der ruft am besten in der Werkstatt in Brohl an. Kurt ist oft an Wochenenden für unsere Bahn aktiv:

Kurt Weiland, Werkstatt Brohl
02633/2104

Übrigens: Einige der kleinen Glasscheiben an den alten, einfach verglasten, Fenstern in Brohl sind gesprungen. Vielleicht hat jemand Interesse diese zu reparieren.

Schuppen Burgbrohl

Bürgermeister Höfer informierte uns Ende April 2002 über die damals anstehende Umgestaltung am Bahnhof Burgbrohl. Dies war für

uns der konkrete Anlaß, über die Zukunft des Schuppens Burgbrohl für unsere Zwecke nachzudenken. Denn wir benötigen ja dringend neue Lagermöglichkeiten.

Wie auch aus der Zeitung seinerzeit zu entnehmen war, stand der Abbruch des ehemaligen Lagerschuppens der Brohltalbahn im Rahmen der Umgestaltung an. Wir hatten daraufhin im Kreis unserer Aktiven diese Überlegung ausführlich diskutiert. Es war klare Meinung der Mitarbeiter, dass der Schuppen in jedem Fall erhalten bleiben sollte. Er gehört einfach zum eisenbahnhistorischen Ambiente der Brohltalbahn dazu. Wir stellten in einem Brief an die Bürgermeister Höfer und Weiler fest, dass es zwischenzeitlich bei der Brohltalbahn keine andere Bahnhofsanlage mehr gibt, die in irgendeiner Weise heute noch auf die ursprüngliche Zeit der Eisenbahn hinweist. Dazu wurden an den Güterbahnhöfen damals befestigte Plätze sowie Lager- und Umladeschuppen angelegt. Die Bahn wurde gebaut, um die Steine und Erden aber auch die Erzeugnisse des Brohltals abtransportieren zu können, sowie andererseits die allgemeinen Versorgungsgüter des täglichen Lebens am Bahnhof in Empfang zu nehmen. Der in Rede stehende Lagerschuppen in Burgbrohl ist dafür im gesamten Brohltal das letzte äußere Zeichen, da ansonsten bei der Brohltalbahn sämtli-

che vergleichbare Baulichkeiten heute nicht mehr existent sind. Das Gebäude besitzt mittig 2 Ladetüren zum Gleis hin und eine Ladetür zum davor liegenden Güterplatz.

Der Schuppen besitzt lediglich ein Fenster auf der Westseite im oberen Wandbereich. Er ist im Stil der damaligen einfachen Fachwerktechnik erstellt. Ein von uns beauftragter Gebäudesachverständiger hat dem Lagerschuppen einen insgesamt noch guten Zustand bescheinigt. Lediglich im Bereich des Sockels sind bestimmte Bereiche instand zu setzen. Wir sehen diesen Schuppen als ein zentrales Merkmal des gesamten Bahnhofsensembles, das in Burgbrohl als historisch einzustufen ist. Der in Rede stehende Lagerschuppen darf nicht verwechselt werden mit dem am Bahnhof angebauten Güterschuppen.

Der Sinn unserer Interessengemeinschaft ist es, die Brohltalbahn als technisches und kulturelles Gesamtobjekt zu erhalten. Aus diesem Grundgedanken heraus gehören für uns auch die Nebengebäude zur Eisenbahn, die von der und für die Bahn zur damaligen bestimmungsgemäßen Nutzung einer Eisenbahn errichtet worden sind nämlich: Umschlag und Lagerung von Waren. Über eine heutige sinnvolle Nutzung ist zu reden. Die von uns angestrebte Eisenbahnnutzung steht jedoch über allen anderen Verwendungsmöglichkeiten. Im vorliegenden Fall sahen wir nur die Alternati-



Der Güterschuppen in Burgbrohl, das zukünftige Oberbaulager. (Foto: Stefan Raab)

ve Abriss, da auf dem Gelände Parkplätze entstehen sollten, deren Anzahl nunmehr etwas geringer ausfallen würde.

Es ist seit vielen Jahren bekannt, dass die IBS bzw. unsere Betriebs-GmbH händeringend Platz und Raum benötigt, um Materialien für die Brohltalbahn zu lagern. Gerade weil am Brohler Betriebsgelände für die neue Brückenauffahrt Gelände abgegeben werden musste, stellten wir uns vor, im Burgbrohler Schuppen Teile für die Gleisbautätigkeit zu lagern. Dabei handelt es sich um Oberbauteile wie Schrauben, Platten, einzelne Schwellen etc., die uns in Brohl bereits mehrfach aus freier Lagerung gestohlen wurden. Im Schuppen kann man diese Gegenstände sicher aufbewahren und vorbereitende Arbeiten an diesen Teilen vornehmen. Der Lager-schuppen ist gleis- wie straßenseitig gut zu erreichen. Mit diesem Schritt ist eine weiterhin sinnvolle Nutzung des Gebäudes als Eisenbahn-gebäude gegeben, so dass auch aus diesem Grund eine Erhaltung möglich und richtig ist. Hilfsweise boten wir den Bürgermeistern an, den Schuppen selbst zu Eigentum zu übernehmen.

Die Gemeinde Burgbrohl hatte den Schuppen in den letzten Jahrzehnten als deren Gemeindeschuppen genutzt. Deshalb hieß es immer bei der BEG, dass ihr der Schuppen nicht gehöre.

Im November 2003 wurde der Schuppen von der Gemeinde geräumt. Wir werden von einer Fremdfirma kurzfristig den Holzboden neu herrichten lassen, um ihn für die schweren Lasten des Gleismaterials zu ertüchtigen. Über den Fortgang der Arbeiten wird Stefan Raab berichten.

Michael Baaden



Radwege in unserer Region

Kürzlich vernahmen wir aus den örtlichen Gazetten Bemühungen der Tourist-Information Bad Breisig zur Verbesserung des hiesigen Radweges-netzes. Die IBS begrüßt diese Schritte ausdrücklich. Endlich kommt in diese Angelegenheit etwas Bewegung. Schon mehrfach hatten wir als auch Ortsbürgermeisterin Ripoll von Brohl-Lützing die absolut unbefriedigende Situation der Radwegeführung bzw. der nicht vorhandenen Wege im Brohltal angesprochen. Dies schien bisher jedoch niemanden so stark zu interessieren, als dass sich daraus Endergebnisse entwickelt haben könnten. Aber die Sache scheint nunmehr in der Planung zu sein. Demnächst gibt es wohl etwas darüber zu berichten.

Als Veranstalter der großen touristischen Einrichtung „Vulkan-Expresß“ haben wir sehr viel mit Radfahrertouristen zu tun und müssen uns von diesen immer wieder „Vorschläge“ und „Vorwürfe“ anhören. Verständlicherweise ist daher unser Hauptanliegen ein paralleler Rad- bzw. Wanderweg zur Brohltalbahn. Wie der Leser vielleicht aus unserem Vereinsorgan „Die Brohltalbahn“ kürzlich entnehmen konnte (Seite 16), hatte Herr Oster von der Kommunalaufsicht im Innenministerium seine Bereitschaft zur Förderung eines entsprechenden Weges vor den versammelten Gästen kund getan. Dies geschah am 6. Juli 2003 bei der Einweihung der drei neuen Brohltalbahnhöfe. Es ist also zu erkennen, dass in diesem Sinne eine Bereitschaft zur Förderung besteht. Die öffentlichen Gremien vor Ort müssten also „nur noch“ die Initiative ergreifen, um es auf den vereinfachenden Punkt zu bringen.

Natürlich ist es wichtig, dass ein „Brohltalbahn Rad- und Wanderweg“ einbezogen werden sollte in ein Gesamtnetz. Dazu gehört auch als Anschlussweg der „Fernradweg Rhein“, der in der Ortslage Brohl eine andere

Führung nämlich über den Bahnhof erhalten sollte. Auch wir sehen, dass sich am Bahnhof Brohl ein touristischer Knotenpunkt aus der Sache heraus bereits entwickelt hat, aber auch noch ordentlich zu entwickeln ist. Gerade wegen der zurzeit im Bau befindlichen Brücke der B 412 über die Deutsche Bahn ergeben sich notwendige neue Ausschilderungen der gesamten Verkehrsinfrastruktur.

Wir halten es nunmehr für unerlässlich, die Radwegeangelegenheit im Grundsätzlichen zu klären, um nachträgliche Änderungen zu vermeiden. Wir hatten bereits in den letzten Jahren mehrfach versucht, Radfahrer bzw. Gruppen über das im Verkehr deutlich ruhigere Vinxtbachtal zu leiten,



Fahrradausgabe (Foto: O.Wildeman)

um die Radfahrer auf gefahrlosen Straßen als der B 412 zwischen Brohl-Lützing und Niederzissen fahren zu lassen. In solchen Momenten muss man jedoch feststellen, dass die Leute dieses Tal weder kennen, noch dass die wenigsten bereit sind, dieses anzunehmen, weil es auch einen Umweg bedeutet. Wir halten daher eine Wegeführung durch das Brohltal für vorrangig, denn hier fährt der Zug und hier geht die Post ab. Gerade unter dem Aspekt der Gefährlichkeit der B 412 ist eine Entzerrung des Verkehrs im unteren Brohltal unerlässlich, zumal es im Talgrund noch nicht einmal einen Wanderpfad für Fußgänger gibt.

Eine Weiterführung des bisherigen Brohltal-Radweges ab dem Jägerheim in den Bereich der Stadt Andernach über Wassenach und/oder dem Laacher See halten wir für unangebracht, da lebensfern. Selbstverständlich ist ein Radweg dorthin ebenfalls gut und notwendig. Für die Vielzahl „unserer“ Wanderer und Radwanderer kann jedoch nur ein der Brohltalbahn naher Rad- und Wanderweg die Lösung des Problems sein.

Michael Baaden

Nicht nur die schmale Spur ist wichtig für die Brohltaleisenbahn

Manch ein Mitglied wird sich womöglich schon gefragt haben: „Wieso fahren die Brohltalbahner nun so oft auf den Gleisen der DB AG? Wartet im Brohltal nicht noch so viel Arbeit, die Vorrang hätte?“ Freilich berechnete Fragen, die nicht unbeantwortet bleiben sollen:

1. Waggons aus Brohl müssen selbst zum Tarifpunkt gebracht werden

Da die Railion Deutschland (vormals DB Cargo) den Bahnhof Brohl und damit auch den Umladebahnhof der BE nicht mehr mit ihren Güterzügen anfährt, muss die Betriebs-GmbH nun im Bedarfsfall selbst den Transport von Gütern, die mit Railion versendet werden sollen, von Brohl nach Andernach bringen. Andernach ist nach Aufgabe des Tarifpunktes Brohl der nächstgelegene Bahnhof, der regelmäßig von Güterzügen der DB angefahren wird. Ganz nach dem Motto: „Wenn die DB nicht mehr zu uns kommt, dann müssen wir eben zur DB kommen“. Auch Kunden des Hafens Brohl, die den Hauptlauf der Güter mit der Railion wünschen, können mit dieser Möglichkeit weiterhin bedient werden. Die Aufgabe des ehem. Tarifpunktes Brohl durch die ehem. DB Cargo hat also nichts damit zu tun, ob Güter auch weiterhin auf der Schiene von und nach Brohl versendet werden können. In den vergangenen Monaten wurde der Umladebahnhof bereits zum Umschlag von Baumaterialien und der Hafen zum Umschlag von Schüttgütern genutzt, die vom Tarifpunkt Andernach an- und abgefahren wurden. Um die von den Kunden gewünschte Flexibilität zu gewährleisten sind drei der Mitarbeiter der Betriebs-GmbH auch als Triebfahrzeugführer auf der „großen Eisenbahn“ zugelassen. So können Kundenwünsche mit zugemieteten Privat-Lokomotiven und Waggons zuverlässig erfüllt werden.

2. Die Bahnreform ermöglicht Privaten den Zugang zum Netz der DB AG

Immer öfter kann man in der Fachpresse von neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) lesen, die neue Verkehrsleistungen auf dem Netz der DB AG anbieten. Nichts anders als LKW-Fuhrunternehmer fahren diese Güter- oder Personen von A nach B. Nach einigen teils wochenlangen Verhandlungen, ist es der Betriebs-GmbH gelungen, mehrere Tausend Tonnen Schüttgüter aus dem Hafen Brohl mit privaten EVU's zum Kunden zu bringen (wurde bereits berichtet). Weitere Anfragen und Aufträge seitens der Basalt- und Lava-Union (Bruch- und Grubenbetreiber) liegen schon vor bzw. wurden bereits versendet. Da private EVU's, wie diese die den Umladebahnhof Brohl bereits angefahren haben, EBM Cargo GmbH (Overath), die Rhein-Sieg-Eisenbahn (Bonn), die Fa. Uwe Adam (Eisenach), die Rheinische Eisenbahn GmbH (Linz) oder auch die Fa. Wiebe (Achim) oft nicht über eine große Personaldecke verfügen, erreichen die Betriebs-GmbH Anfragen über die Bestellung von Personal für diese Verkehre. Rangierbegleiter sind dabei ebenso gefragt wie Triebfahrzeugführer, die den Zug in Brohl auf den Gleisen der DB Rangieren und zum Zielort bringen.

3. Gewährleistung einer soliden Personaldecke in der Saison

Wie bekannt ist, fahren die meisten Fahrgäste in den Monaten April bis Oktober mit dem Vulkan-Express. In dieser Zeit sind das Personal der Betriebs-GmbH und die IBS-Mitglieder immer stark beansprucht. Abgesehen von den Advent- und den Güterzugfahrten, sind die anderen Monate von Unterhaltungsmaßnahmen an den Fahrzeugen und Anlagen geprägt. In dieser Zeit sind die Einnahmen der Betriebs-GmbH freilich nicht so umfangreich wie in der Saison. Für die

Pflege und Aufarbeitung der Fahrzeuge sind aber oft stattliche Summen nötig. Bei anderen privaten EVU's hat sich die Betriebs-GmbH bereits einen guten Namen bezüglich der Zuverlässigkeit und Flexibilität der Mitarbeiter gemacht. So werden in den Monaten außerhalb der Saison oft Personalleistungen für Dritte erbracht. Da dieses Geschäft recht einträglich ist, können die daraus erwirtschafteten Gewinne teils zur Vergabe von Arbeiten an den Brohltal-Fahrzeugen verwendet werden. Auch kann durch die gute Auslastung der Personale im Winter der notwendige Personalbestand in der Saison gewährleistet werden.

Mit dem Programm MORA-C (Marktorientiertes Angebot Cargo) der DB AG bzw. Railion und der damit verbundenen Schließung von kleinen Tarifpunkten, sind privaten Eisenbahnen wie der Brohltalbahn neue Möglichkeiten erwachsen. Ehem. DB-Kunden aus unserer Umgebung, die bisher auf kleineren Bahnhöfen verladen haben, können nun im Brohler Hafen oder im Umladebahnhof ihre Güter umschlagen. Einige haben diese Möglichkeit bereits genutzt. Wie man sieht, wird mit den Aktivitäten auf der Normalspur auch das Kerngeschäft auf der Brohltalbahn gesichert und gestärkt. Somit festigt sich unser aller gemeinsames Ziel: Unsere schöne Brohltal-Eisenbahn langfristig zu erhalten, ob auf schmaler Spur im Brohltal oder auf Normal- und Schmalspur zum Hafen.



3-Schienengleis zum Hafen (Foto: O.W)

Aus dem IBS - Archiv:

Im Archiv der IBS werden nicht nur geschichtliche Unterlagen der Brohltalbahn gesammelt, geordnet und bearbeitet. Auch Begebenheiten neueren und neuesten Datums werden wahrgenommen, begutachtet, je nach Aufhebungswert festgehalten und in jeder Form mit einbezogen. Die folgende Fotosammlung zeigt einen Teil der vielen „Besucher-Triebfahrzeuge“ verschiedenster, auf den Gleisen der DB-AG agierender, Eisenbahnunternehmungen im Umladebahnhof Brohl.



RSE-Lok 332 CL 109 (Planlok für Schrottzüge in Weißenthurm) trifft am 08.12.02 auf IHS Gast-Lok 5c bei der Bekohlung



Lokparade am 28. 03. 03: VEB-Lok 212 299-3 der EBM Cargo (Schotterzüge nach Wiesbaden), Wiebe-Lok 9 (ex DB 211) (Gleisbauarbeiten im Raum Bonn), RE-Lok 360 573 (Überführung von Bauzugwagen der Fa. K & S) (Fotos: Andreas Wildeman)



„Edel V 100“ 212 203-4 (in Privatbesitz) mit Original DB Lackierung, holt im März 2003 einen Schotterwagenzug im Umladebahnhof ab. (Foto: Andreas Wildeman)



RSE VT 6 (ex SWEG) fährt am 12.05.2003 mit gerade beladenem Schotterwagen-Zug vom Umladebahnhof Brohl nach Kalscheuren (Foto: Andreas Wildeman)



ITL - Lok 118 001 (B'B' dh) bringt am 24.10.2003 zwei Pneumatik-Seitenkipp-Wagen (Fass) mit Schotter in den Umladebahnhof Brohl zum Weitertransport und Entladen im Rheinhafen Brohl. (Foto: Andreas Wildeman)



Nach Schleif-Arbeiten auf der Rheinstrecke im Dezember 2003 verbrachte der **SPENO-Schleifzug** die Zeit „Zwischen den Jahren“ im Umladebahnhof Brohl (Foto: Andreas Wildeman)



RSE-Lok 212 CL 326 vertritt im Januar 2004 die Lok 332 CL 109 (zZt. in HU) in Weißenthurm. Am 22.01.2004 bringt sie leere Schotterwagen zum Weitertransport und Beladen im Rheinhafen Brohl. (Foto: Andreas Wildeman)



TSD Lok 202 330-7 der EBM Cargo übergibt am 28.01.2004 4 beladene Fac-Wagen an die BEG-Lok D1 zum Weitertransport und Entladen im Rheinhafen Brohl. (Foto: Andreas Wildeman)

Besuch aus dem Ausland und aus der Pfalz

Nach dem Besuch der Käufer der V 10 C aus Frankreich hatten wir zum Jahreswechsel wieder „Besuch“ aus dem Ausland. Da mit dem Programm MORA-C der DB Cargo bzw. jetzt Railion Deutschland immer mehr Gleise der DB Netz AG entbehrlich und somit abgebaut bzw. gesperrt werden, ist es privaten Schienenfahrzeugen immer schwieriger, einen Abstellplatz zu finden. So erreichte die Betriebs-GmbH Mitte Dezember eine Anfrage der Fa. Speno aus Genf/Schweiz. Für ihren Schienenschleifzug, der für rund eine Woche auf der linken Rheinschiene zum Einsatz kommen sollte, wurde eine Abstellmöglichkeit mit entsprechender Infrastruktur gesucht. Der Zug wurde Mitte Dezember von einer V 100 der NESA gebracht und bestand aus einem zweiachsigen Schleiffahrzeug, einem modernen vierachsigen Wohn- und Schlafwagen für die Personale und einem zweiachsigen Rungenwagen mit Werkzeug-/Wohncontainern. Da für die tägliche Wartungszeit am Schleifzug und die Schlafzeit (tagsüber) der Personale Strom- und Wasseranschluss nötig waren, bot sich der Umladebahnhof der Brohltaleisenbahn geradezu an. Nach getaner Arbeit blieb der Zug über die Feiertage bis in den Januar noch in Brohl abgestellt.

Ebenfalls, allerdings nicht aus dem Ausland, waren kurz vor Weihnachten sechs Schienenbusse der Fa. Pfalzbahn auf den Gleisen des Umladebahnhofs zu Gast. Eine Reisegruppe aus über 200 Personen hatte die Anreise zum Vulkan-Express bei diesem privaten EVU gebucht. Die Personale der Pfalzbahn sind in Brohl bereits bekannt, so da sie schnell den Abstellplatz im Umladebahnhof mit der interessanten Garnitur einnahmen. Selbst nahmen sie, während die Fahrgäste im

Brohltal mit unserem Nikolaus unterwegs waren, das Essen in einem Brohler Lokal ein.

Foto: Links der Schleifzug der Fa. Speno, daneben die sechsteilige Schienenbusgarnitur der Pfalzbahn (mit Fahrzeugen der OEF) und die V 60 der Rheinischen Eisenbahn. Dahinter „versteckt“ sich ein SkL unseres Mitglieds, der Fa. Kallfelz und Stuch GmbH.



Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

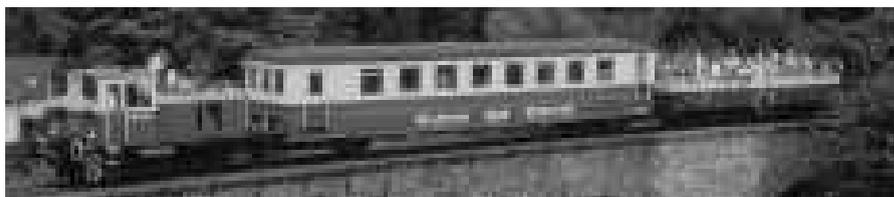
Walter Brack, Lahnstein
Ursula Mayer, Mayen
Sven Mayer, Mayen
Hans-Josef Klöckner, Mayen
Jutta Klöckner, Mayen
Janosch Rückoldt, Wiesbaden

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 31.01.2004 gespendet worden:

46.798,95 €



Diesellok D2 mit VB50 und "Cabrio" 458 auf dem Oberzissener Viadukt (Foto: A.W.)

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 31.10.2003 bis 31.01.2004:

Roman Rossbruch, Diez
Albrecht Hankamer, Burgbrohl
Winfried Bergmann, Wuppertal
Dr. Ulrich Hauth, Koblenz
Rolf Sonnenberg, Koblenz
Hans-Werner Baier, Neunkirchen
arge Schmalspur, Dresden
Hartmut Halm, Leverkusen
Bernd Heidelmann, Bonn
Klaus Schmidt, Troisdorf
Johann Hawerländer, Koblenz
R-Kauf Märkte GmbH & Co. KG, Niederrissen
Anton Lankes, Bonn
Michael Haubner, Koblenz
Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn
Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing
Christoph Dettmer, Wermelskirch
Joachim Hillenbrand, Neuwied
Michael Baaden, Ransbach-B.
Norbert Diederichs, Brohl-Lützing
Alex Klein, Burgbrohl

Weitere Erläuterungen zur Spendenaktion VB 50 finden Sie im beiliegenden Artikel.

Hinweis: Aus gegebenem Anlass möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass die Mitglieder, deren Mitgliedsbeitrag per Lastschrift abgebucht wird, uns Änderungen Ihrer Kontodaten zügig mitteilen, um so teure Rückbuchungen zu vermeiden. Sollten diese dennoch nötig sein, müssen wir diese dem Mitglied weiterberechnen.

Tobias Baaden

AKTIEN der Brohltal-Eisenbahn- Gesellschaft

Im letzten Jahr hatte sich ein Wertpapierhändler mit uns in Verbindung gesetzt, der bei einer Versteigerung Aktien der alten Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft erworben hatte. Zwischenzeitlich wurde bekannt, dass diese Aktien in Ost-Berlin gelagert waren. Wer weiß seit wann und von wem? Sie wurden ursprünglich mit anderen Aktien vieler deutscher Firmen in einem Reichsarchiv inventarisiert, was nach dem Krieg unter DDR-Verwaltung geriet. Nach der Wende wurde der gesamte Bestand auf heute noch werthaltige Papiere untersucht. Die nicht mehr gültigen BEG-Aktien konnten nun-

mehr für eine Versteigerung freigegeben werden und kamen somit in den Besitz des Händlers (insgesamt 3.240 Stück). Anhand der vorhandenen Nummern kann man davon ausgehen, dass es insgesamt 3.700 Aktien zu Tausend Mark Deutscher Reichswährung gegeben hat. Ausgabedatum war damals der 1. Juni 1900, Ausgabeort Köln. Die meisten Aktien befinden sich in einem guten Zustand. Die Aktien tragen den Stempelaufdruck: Umgestellt auf Zweihundert Reichsmark.

Die IBS hat insgesamt 220 Stück erworben. Der Verkaufspreis beträgt für Mitglieder € 20,00, für Nichtmitglieder ist die Aktie für € 25,00 zu erwerben. Auf dem freien Markt werden die Aktien für ca. € 60,00 bis 125,00 angeboten.

Der von der IBS übernommene Bestand gliedert sich nach Nummern:

0385 - 0395	3041
0454 - 0470	3050
0543 - 0549	3103
0551 - 0554	3109-3140
0556 - 0559	3132-3140
0763 - 0776	3480-3498
0778 - 0799	3501-3517
0801 - 0840	3520-3534
2872	3536-3540

Nach dem Literaturstudium in der „Chronik der Brohltalbahn“ von Hans Joachim Jakobowski bekommt man dazu mitgeteilt: „...erfolgte am 22. Januar 1896 die Gründung der »Brohltal Eisenbahn-Aktiengesellschaft«. Die Höhe des Aktienkapitals bezifferte man auf 3.400.000 Mark.“ (Seite 27). Auf Seite 30 heißt es weiter: „In der Generalversammlung der »Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft« vom 24. September 1898 beschloss die Versammlung eine Erhöhung des Grundkapitals um 300.000 Mark auf 3.700.000 Mark.“

Die Strecke befand sich damals im Bau. Sie wurde wegen der schwierigen Steilstreckentrassierung teurer als geplant. Deshalb musste ein Nachschlag erfolgen. Gesellschafter war die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Köln, die die Aktien bis ca. 31.12.1920 hielt. Danach gingen die Anteile auf die Kreise Adenau, Ahrweiler und Mayen sowie Industrielle über.

Rufen wir uns in Erinnerung, auf welch verschlungenen Wegen die IBS Anfang der 90er Jahre in den Besitz einer einzigen Aktie gekommen ist. Die Anzahl der im freien Bestand befindlichen Papiere war damals nur äußerst gering (ca. 200-300).

Im Nachhinein ist das klar, lager-ten doch über 3.000 Stück gut ver-wahrt im Osten. Stephan Pauly be-mühte sich seinerzeit mit viel Aufwand, für die IBS an eine frei verfügbare Aktie heranzukommen. Die Erkundigungen zu diesem Vor-gang dauern an. Wir werden später darüber berichten.

Michael Baaden



Neue Mitarbeiter bei der Brohltalbahn

Im Laufe des Jahres 2003 fanden erfreulicherweise ca. 20 neue Mitglieder ihren Weg zur IBS. Einige engagierten sich von Anfang an im Rahmen der Erhaltung der Brohltalbahn.

Frank Bauschmann aus Mainz ist Lokführer bei der großen Bahn und betätigt sich auf diesem Gebiet bei uns ebenfalls. Wir können ihn gut gebrauchen, da eine Entlastung unseres Personals auf diesem Gebiet dringend notwendig ist. Außerdem kann Frank gut anpacken. Ansonsten setzt sich Frank für eine Stärkung der Schiene im Allgemeinen ein.

Weiterhin konnten wir Hans-Josef Klöckner aus Mayen begrüßen. „Jupp“ ist der Schwager von unserem 300. Mitglied Ernst Mayer. Jupp und Ernst verstärken unsere Streckentruppe, auch „Rotte“ genannt. Schon früh sind sie samstags bei uns unterwegs. Gerade bei den winterlichen Baumfällarbeiten hat sich Jupp sehr eingesetzt. Auch mit der großen Säge weiß er gut umzugehen. Wie Jupp meint, herrscht in der Rotte ein angenehmes menschliches Klima, was für ihn sehr wichtig ist. Allein dieses sei schon den Eintritt in die IBS wert. Das hören wir gerne. Als gelernter Stuckateur hatte Jupp mit Schwager Ernst und Kurt Weiland die neuen Räume (Büro und Magazin) in der hinteren Werkstatt zwischen den Jahren verputzt. Der Fortschritt ist offensichtlich.

Gerne hören wir von Ernst, dass er sich in der IBS sehr wohl fühlt. Vor einem Jahr war er noch nicht Mitglied und heute besitzt er bereits seine Befähigung als Zugführer. Wer hätte bei der Gratulation zur 300. Mitgliedschaft daran gedacht? Ernst hat das jedenfalls nicht. Umso schöner der Erfolg für Ernst, aber auch für die IBS und die von ihr veranlasste Ausbildung.

Zwei weitere neue Mitglieder haben als Schaffnerkollegen zu uns gefunden. Hans-Albert Brenner aus Westerburg und Walter Brack aus Koblenz haben sich das Jahr über mit der Ausbildung zum Zugführer befasst. Auch wurde Ihnen unser Zugservice nahe gebracht. Auch das gehört zur Betreuung unserer Fahrgäste dazu.

Zur Fortsetzung der Berichte über die Ausbildung bei der Brohltalbahn ist zu vermelden, dass im Dezember 2003 Andreas Thiel, Stefan Käufer, Günter Hündgen, Hans-Walter Brenner und Walter Brack die Zugführerprüfung bestanden haben. Nunmehr verstärken insgesamt 11 neue Zugführer unsere Mannschaft. Es ist ganz offensichtlich, Ansprache und Ausbildung neuer und alter Mitglieder verstärken die Zahl der Aktiven.

Michael Baaden

Neuer Prospekt 2004

Der neue Prospekt 2004 der Brohltalbahn liegt seit 5. Dezember 2003 (also fast rechtzeitig) zu den Nikolausfahrten vor. Wir hoffen, dass er wieder so gelungen ist, wie dies be-

reits für die zwei letzten Jahrgänge uns vielfach bestätigt wurde.

Positiv ist festzustellen, dass unser Fahrplan auch als überregionales Werbemedium sehr gut nachgefragt wird. Sah es am Anfang noch nach weniger Werbefläche als im Vorjahr aus, waren es am Ende unserer Bemühungen 4 Seiten mehr. So konnten wir die Anzahl der Seiten um vier auf 36 erhöhen. Damit einhergehend haben wir den redaktionellen Teil um einige touristische Darstellungen unserer Region erweitert. Ziel unseres Heftes ist, Besucher für unsere Eisenbahn und gleichermaßen auch für die umgebende Landschaft des Vulkanparks zu gewinnen.

Wir baten unsere Inserenten zukünftig darauf zu achten, dass die Anzeigen in Größe, Form und Stil dem Gesamtbild unseres Fahrplans angepasst gestaltet sein sollten.

Warnen müssen wir leider vor unseriösen Anzeigenwerbern. Anzeigen für die Brohltalbahn sind nur mit Frau Schüller im Verkehrsbüro zu vereinbaren.

Die touristischen Inserenten sind gerne aufgefordert, Prospekte von deren Einrichtungen in unserem Bahnhof Brohl B.E. für die Fahrgäste zur Mitnahme auszulegen. Andererseits legen wir auch wieder gern Prospekte aus, wenn dies im Gegenzug gleichfalls geschieht.

Der Prospekt 2004 ist der erste, der im Fahrplan keine rote Farbe aufweist, d. h. es wird in diesem Jahr keine planmäßigen Dampflokfahrten geben. Hier sind alle aufgefordert, das kurzfristig zu ändern und daran mitzuwirken, „damit's im Brohltal wieder dampft!“, sei es in Form von Spenden oder in Form von tätiger Hilfe. Immer nur herumreden hilft nicht. Es muss endlich entschieden und gehandelt werden. Und das nicht nur von „Einem“. Auf Seite 16 des Prospekts steht jetzt schon zum 3. Mal fast derselbe Text, nur mit geänderten Daten. Ist bei uns kein aktives Interesse mehr an einer betriebsfähigen Dampflok? Die Mallet sollte uns nicht den Blick für das Naheliegende verbiegen.

Michael Baaden



Betriebsgelände für die Anrampung zur DB-Brücke geräumt (Foto: H.J. Merzbach)

EHRENAMT IN RHEINLAND-PFALZ

Treffen der Eisenbahnvereine mit Herrn Ministerpräsident Kurt Beck

Grußwort Verbandsdirektor Werner Schreiner

06.09.2003 15.00 Uhr
DGEG-Eisenbahnmuseum
Neustadt/Weinstraße

*Sehr geehrter Herr
Ministerpräsident Beck,
sehr geehrter Herr Angele,
Sie sind heute hier der Hausherr,
sehr geehrte Damen und Herren
der rheinland-pfälzischen Eisen-
bahnvereine,
herzlich willkommen hier im Eisen-
bahnmuseum Neustadt an der
Weinstraße beim Treffen der Eisen-
bahnvereine mit Ihrem Ministerprä-
sidenten.*

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd hat, sehr geehrter Herr Ministerpräsident Beck, gerne die Anregung Ihres Hauses übernommen, ein Treffen mit den im Eisenbahnsektor ehrenamtlich tätigen Vereinen zu organisieren. Da wir die Veranstaltung im vergangenen Jahr aus terminlichen Gründen nicht mehr umsetzen konnten, hat sich für mich als Vorsitzender des Fördervereins Kuckucksbähnle zugleich die erfreuliche Perspektive ergeben, bei dieser Gelegenheit auch an den 20. Geburtstag unseres Vereins erinnern zu können, der im Juli 1984 gegründet wurde.

Es war der Originallokschuppen der Pfälzischen Ludwigsbahn, den die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte als Standort für ihre Fahrzeugsammlung Pfalz, das heutige Eisenbahnmuseum, ausgewählt hatte, und es war unser Anliegen gemeinsam mit der DGEG einige Museumsfahrzeuge zum „Rollen“ zu bringen. So entstand dann 1984 das Kuckucksbähnle.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Geschichte der ersten rheinland-pfälzischen Museumsbahn mag stellvertretend für das stehen, was Sie alle bei ihrem Engagement für Ihre Bahnen erlebt haben –

insoweit ist das Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße sicherlich auch der adäquate Tagungsort. Es ist darüber hinaus eines der wenigen Originalgebäude, die aus der Gründungsphase der Pfälzischen Eisenbahnen noch vorhanden sind.

Als Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd haben wir mit vielen Eisenbahnvereinigungen ein partnerschaftliches Verhältnis - viele gemeinsame Marketing-Aktionen haben auch zum Erfolg des Rheinland-Pfalz-Taktes beigetragen. Von daher ist es für uns selbstverständlich, dass wir im kommenden Jahr nicht nur den 20. Geburtstag des Kuckucksbähnles sondern auch den 10. Geburtstag des erfolgreichen Rheinland-Pfalz-Taktes gemeinsam feiern. Schon heute möchten wir Sie zu der Veranstaltung vom 4. bis 6. Juni 2004 nach Neustadt an der Weinstraße einladen - das Programm ist in Arbeit und wir werden sicherlich wieder einige Highlights bieten können.

Viele Marketingmaßnahmen im Eisenbahnbereich sind ohne die Mitwirkung der Eisenbahnvereine undenkbar. Wenn die Vereine mit ihren Dampfloks „an den Start gehen“, sind die Bahnsteige und Züge voll. Das haben wir besonders auch bei den beiden Plandampfver-

anstaltungen im Bereich der Zweckverbände Nord und Süd gesehen. Ich darf Ihnen auch die Grüße meines Kollegen Dr. Geyer vom Zweckverband Nord überbringen, sein Stellvertreter Herr Pauly, ebenfalls ein engagierter Freizeiteisenbahner, weilte heute ebenfalls unter uns.

Gestatten Sie mir, dass ich neben Ihnen als Vertreter der Eisenbahnvereine aus dem gesamten Land Rheinland-Pfalz sowie aus dem benachbarten Elsaß und somit als „spezial guests“ dieser Veranstaltung, als Vertreter von DB Regio Südwest noch Herrn Schulz, von DB Regio VU Rhein-Neckar Herrn Klingenhöfer sowie vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Herrn Schweitzer begrüße. Allen herzlichen Dank für die gute Zusammenarbeit.

Ich freue mich, dass sie alle am heutigen Samstag hierher nach Neustadt an der Weinstraße gekommen sind, um mit uns im Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße einige Stunden zu verbringen und in Gesprächen mit den Mitgliedern der anderen Vereine Meinungen und Ansichten über „ihre Arbeit“ mit der Eisenbahn auszutauschen. Sie haben ja über die Mittagszeit bereits das neue Gelände des DGEG Eisenbahnmuseums



Dir. W.Schreiner, Min.Pr. K.Beck, Vi.Präs. A.Angel, Ref. M.Heilmann. (vl.) (Foto:OW)

mit der Drehscheibe besichtigt. Dort steht für die Zukunft noch viel Arbeit an, doch wir sind zuversichtlich, dass wir die Einrichtungen für die im Jahre 2005 aus Anlass des 150. Geburtstages der pfälzischen Maximiliansbahn und der elsässischen Schwester Ostbahn – also der Linie Neustadt an der Weinstraße-Weißenburg-Straßburg diese Einrichtungen nutzen können.

Gerne beziehen wir in diese Gespräche der Eisenbahnfreunde auch unseren Ministerpräsidenten mit ein, der ja in Sachen Eisenbahn nicht völlig unerfahren ist. Nicht nur, dass er sie immer genutzt hat, wie er mit vielen Schmankerln zu berichten weiß, sondern wir fanden auch sein Interesse, als wir 1990 mit dem Förderverein Kuckucksbähnle einen Sonderzug von Elmstein nach Wissembourg gefahren haben. Sie, Herr Ministerpräsident waren damals mit uns auf der Lokomotive, um sich von Herrn Lautensack, dem Betriebsleiter des Kuckucksbähnles auf der damals noch für den Personenverkehr stillgelegten Strecke von Winden nach Wissembourg, den Zustand der Infrastruktur erläutern zu lassen. Heute ist die Bahnlinie reaktiviert - Sie haben ja selbst am 1. März 1997 den Eröffnungszug von Winden nach Schaidt gefahren.

Mit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes haben sich Ansätze und Aufgaben der Eisenbahnvereine vielfach verändert. Ich kann für den Bereich unseres Zweckverbandes sagen, dass es sich bei unserer Kooperation um ein hohes Engagement, um einen großen Einsatz für die Bürger unseres Landes handelt. Dies gilt sicher auch für die Zusammenarbeit unserer Kollegen im Norden mit ihren dort ansässigen Vereinen.

Wir wollen diese Zusammenarbeit auch in der Zukunft fortsetzen. Ich bedanke mich für die Vorbereitung der heutigen Veranstaltung bei meinen Mitarbeitern, den Herren Frühbis, Heilmann und Thiemann sowie den Mitgliedern des Fördervereins Kuckucksbähnle und der

DGEG, die sich heute unterstützend zur Verfügung gestellt haben, damit wir dieses Treffen durchführen konnten.

Sicherlich werden wir einige von Ihnen in zwei Wochen beim 5. Deutschen Nahverkehrstag in Mainz oder beim 150. Geburtstag der Bahnstrecke Ludwigshafen nach Mainz treffen. Die für heute vorbereitete Broschüre mit Ihren Vereinangaben werden wir auch dort auflegen, so dass sich die Bürger problemlos über alle Vereine informieren können, die durch ihr ehrenamtliches Engagement dazu beitragen, dass die Eisenbahn in Rheinland-Pfalz mit dem Rheinland-Pfalz-Takt als zukunftsfähiges Verkehrsmittel im Bewusstsein bleibt. Ich erlaube mir Ihnen, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, ein Exemplar der kleinen Schrift zu überreichen.

Michael Baaden

Bahnhof Burgbrohl mit neuem Pächter

Wer Anfang Januar einen Blick durch die teils neuen Fensterscheiben des Bahnhofsgebäude Burgbrohl gewagt hat, wird angenehm überrascht gewesen sein: Neue Einrichtung und neue Farben laden geradezu zum Verweilen im alten Bahnhof ein.

Neben den umfangreichen Arbeiten im Umfeld des Bahnhofs, hat die Verbandsgemeinde Brohltal auch die Renovierung des Gebäudes, durch einen neuen Pächter, maßgeblich gefördert. War in den letzten Monaten des vorigen Pächters das „Bahnhofsstübchen“ in einem nicht mehr so recht attraktiven Zustand, so erweckt die neue Einrichtung durchaus den Eindruck als wolle der Inhaber eine anspruchsvollere Gastronomie einrichten. Auch die oberen Geschosse sollen kurzfristig noch renoviert werden. Ein attraktiver Haltepunkt des Vulkan-Express ist auch für uns von großem Interesse.

Der rege Zuspruch der schönen Lokale im Bahnhof Engeln und Oberzissen spricht deutlich dafür. Vielleicht fahren einige Gäste des Bahnhofs Burgbrohl auch hierher in Zukunft mit der Brohltal-Eisenbahn.

Womöglich ist das Lokal bei Erscheinen dieses Heftes ja schon geöffnet. So kann man sich in einem weiteren Lokal treffen in dem sich Eisenbahnfreunde am liebsten aufhalten: in der Bahnhofsgaststätte.

Michael Baaden

WANDERKARTE NEU

Kürzlich wurde in 4. Auflage die neue Wanderkarte Nr. 10 des Eifelvereins über das Brohltal neu aufgelegt.

Die 3. Auflage erschien im Jahr 1996 und war durch die vielen Veränderungen der letzten Jahre relativ alt geworden. Wir hatten im Laufe des Jahres unsere Überlegungen und Verbesserungsvorschläge zur Altauflage dem Landesvermessungsamt, dem Eifelverein und der Tourist-Information bekannt gemacht. Erfreulicherweise reagierte



das Landesvermessungsamt direkt auf unsere ca. 50 Einzelpunkte. Man machte sich dort echte Arbeit mit unserem Anliegen.

Die meisten unserer Anmerkungen betrafen aus nahe liegenden Gründen den touristischen Teil der Karte, für den die beiden anderen Ansprechpartner zuständig sind. Wir konnten einige unserer Vorschläge in der neuen Karte wieder finden.

Die touristischen Aspekte unserer Region kommen in der neuen Karte deutlich besser heraus als in den Vorgängerwerken.

Die Karte kostet nunmehr € 7,00 und ist im Bahnhof, im Verkehrsbüro und im Zug erhältlich.

Michael Baaden

Weihnachtsfeier 2003 und andere Gedanken

Nach längerer Zeit fand zum Ende der letztjährigen Saison wieder eine Weihnachtsfeier für die Mitarbeiter der Brohltalbahn statt.

So trafen sich denn ca. 40 Personen im Hotel Hansa in Mendig. Michael Haubner begrüßte die Anwesenden und dankte in kurzen Worten für die geleistete ehrenamtliche Tätigkeit. Der Abend verlief sehr harmonisch. Es ergaben sich vielseitige Gespräche, für die sonst bei der aktiven Tätigkeit keine Zeit zur Verfügung steht. Erfreulich war auch die Teilnahme einiger neuer Kollegen und die Teilnahme einiger jugendlicher Kollegen.

Im Vorfeld dieser Veranstaltung machten wir uns Gedanken, wer alles eingeladen werden sollte. Dabei kamen wir auf eine Adressenliste von über 80 Namen. Dies ist eine respektable aber auch überraschende Größenordnung für einen Verein mit rund 320 Mitgliedern. Über 80 Personen sind einfach eine hervorragende Anzahl von Mitarbeitern. Was könnte man alles erreichen? Was setzt diese Zahl an Visionen frei?

Mit solch einer Anzahl wurde jedoch bei einigen Ganz-Aktiven ein gewisses Erstaunen ausgelöst. Es muß festgestellt werden, dass alle diese Personen zu den Mitarbeitern der Brohltalbahn gehören., alles klar. Erschwerend ist aber die große Zahl deswegen, weil im regelmäßigen Arbeitseinsatz davon nur 10 bis

15% kommen. So erfreulich die große Zahl an Interessierten auch ist, unsere Brohltalbahn kann jedoch nur dann gut über die Runden kommen, wenn mehr Mitarbeiter sich regelmäßig und öfter zum Dienst einfinden. Dies gilt speziell für den Fahrdienst, wo an manchen Tagen neben dem Zugführer nur eine Person für Verkauf und Service anwesend ist. Und diese Tage mit wenig Personal sind nicht gerade selten. Was muten wir den Aktiven zu, die an diesen Tagen allein im vollen Zug die Arbeit erbringen müssen? Kann uns das ruhig lassen, den wenigen Anderen die ganze Arbeit zuzuschieben? Ich meine nicht, aber es ist wohl so, dass uns das nichts ausmacht. Oder? Und dann wundern wir uns, dass einige Kollegen nicht mehr wollen oder nicht mehr so oft wollen.

So erfreulich die große Anzahl auf der Mitarbeiterliste auch ist, es wäre viel erfreulicher, wenn keine Fahrten mit nur 1 bis 2 Mann Besetzung stattfänden.

Gleiches gilt auch umgekehrt. An manchen Tagen sind 10 Aktive gleichzeitig im Zug. Das muss doch auch nicht sein. Warum tragen wir uns nicht in die Einsatzliste ein, um dem öBl vorab zu zeigen, wer wann kommt. Wir sind doch eine Eisenbahn. Da gibt es Dienstpläne. Auch wenn unsere Zeit heute schnelllebiger ist als früher. Das ändert nichts daran, dass jeder Zug mit ausreichend Personal zu besetzen ist. Vielleicht harmonisiert sich der Personaleinsatz demnächst etwas, weil

einige Kollegen mehr für den Zugführereinsatz nach ihrer Prüfung zur Verfügung stehen. Aber es muss auch genügend Verkaufspersonal für unsere Bewirtungsangebote vorhanden sein. Unser Augenmerk sollte gerade auf diesen Bereich ausgerichtet sein. Der Umsatz hat hier deutlich nachgelassen. Dies müssen wir versuchen umzukehren. Andererseits gibt es bei uns an der Strecke, den Gebäuden und in der Werkstatt das ganze Jahr über genügend Einsatzmöglichkeiten. Da muss man doch nicht besonders darauf hinweisen. Bei so vielen Mitarbeitern müssten sich für solche Arbeiten eigentlich mehr Personen interessieren. Bei diesen Tätigkeiten haben wir eine Menge Arbeitsvorrat.

Michael Baaden

Die V 10 C Loks gingen unterschiedliche Wege

Korrektur zu unserem Bericht »Auf ein Wiedersehen in Frankreich«

Entgegen der Meldung in der Brohltalbahn 1/2004 fanden zwar beide V 10 C eine neue Heimat in Frankreich, jedoch bei unterschiedlichen Bahnen. Wer also die Maschinen besuchen möchte, hier die Anschriften:

Lok 10 (LOB 250435/1967/V10C)
ging wie gemeldet zur:
Association des Amis du Petit Anjou
86 rue de la Madeleine
49000 Angers France
www.petit-anjou.org

Lok 11 (LOB 250566/1967/V10C)
hingegen hat es hierher verschlagen:
Association des Chemins de fer des Côtes-du-Nord
7, rue de la Briqueterie
22360 Langueux-les-Grèves
Téléphone: 02.96.72.75.88
Atelier dépôt
1, chemin des douaniers
22360 Langueux-les-Gr

Stefan Raab



Bildausschnitt von der gut besuchten Weihnachtsfeier 2003 (Foto: Michael Haubner)