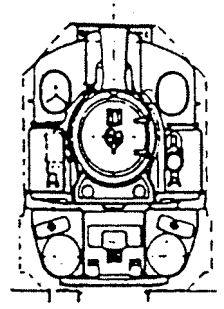


# Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft  
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

18. Jahrgang  
III / 2005



## WINTER IM HARZ

eine Kurzreise zur  
Harzer Schmalspurbahn  
für Mitglieder und Freunde  
der  
IBS Interessengemeinschaft  
Brohltal-Schmalspureisenbahn eV



**IMPRESSUM:**

**Herausgeber:**

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

**Verantwortlicher Redakteur**

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

**An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:**

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach  
 Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach  
 Paul Barfuhs, Köln  
 Karsten Friedrichs, Bad Honnef  
 Michael Haubner, Koblenz  
 Stephan Käufer, Bonn  
 Stefan Raab, Weißenthurm  
 Manfred Theisen, Plaidt  
 Andreas Wildeman, Burgbrohl-Weiler

**Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)**

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

**Konten der IBS:**

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

**Satzherstellung und Druckabwicklung:**

typeservice · von der Idee zum Druck  
 Gladbacher Straße 17 · 50672 Köln  
 Tel.0221 / 3 56 71 27 · Fax: 0221 / 3 56 71 28

**Erscheinungsweise:**

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

**Redaktionschluß:**

Redaktionschluß zu diesem Heft war der 30.04.2005.  
 Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang  
 Oktober 2005 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die  
 Brohltalbahn IV/2005“ ist der **31. Juli 2005**.

**Berichte:** bitte als Word-Dokument (.doc oder .txt)  
 ohne Zeilenwechsel. **Fotos:** (Format 10 x 15 cm glän-  
 zend bzw. Digital-Fotos (hohe Auflösung, .jpg) per E-  
 mail, mit Anschrift des Autors) bis zum Redaktions-  
 schluß an die Redaktion erbeten.

**Titelfotos:** Impressionen der „Winterreise in den Harz“  
 (Alle Fotos: Brigitte Verbarg)

**INHALT:**

Impressum ..... 2  
 Das Neueste in Kürze .....2  
 Winter im Harz, Rückblick zum Vereinsausflug ..... 3  
 Freizeitverkehr des SPNV-Zweckverband..... 6  
 Die Brohltalbahn in der „Region Mittelrhein“ ..... 8  
 Isolierter Tourismus ..... 9  
 Bericht des Schatzmeisters;  
 Neuwahl des 2. Vorsitzenden; ..... 10  
 Alte IBS-Kuriere gesucht; Arbeitsnachweise;  
 Neuer Betriebsleiter ..... 10  
 Ab April rückt das Selketal näher an Quedlinburg.....11  
 Bf. Burgbrohl als Vereinslokal; Rheinleger in Brohl .... 12  
 Brohltalbahn fährt Alu-Züge .....13  
 Vereinsexkursion zur HSB aus der Sicht des Organisators 14  
 Kauf V 60 ..... 15  
 Nachruf zum Tod von Dagmar Bartusch ..... 16

Die in den Artikeln aufgezeigten Meinungen und  
 Ansichten der Autoren entsprechen nicht unbedingt denjenigen  
 der Redaktion bzw. des IBS-Vorstandes.  
 Die Wahl der Rechtschreibmethode bleibt dem  
 jeweiligen Verfasser überlassen.

**Termine 2005**

- 06.08. **Italienische Nacht im Bahnhof Engeln**
- 10.09. **Westernabendfahrt**
- 11.09. **Tag des offenen Denkmals**
- 01.10. - **Scheunenfest im Kahlenbergerhof**  
02.10.
- 01.10. + **Gambrinus-Fahrten**  
08.10.
- 30.10. **Abendfahrt zum Almatrieb am  
Bahnhof Engeln**
- 31.10. **Almatrieb und Saisonklang**

**Das Neueste in Kürze**

Die neue Wendeltreppe vom PKW-Parkplatz auf dem  
 Umladebahnhof in Brohl auf die Höhe der Straßenbrücke  
 B 412 ist im Rohbau  
 fertig, aber noch nicht  
 für den Verkehr freige-  
 geben.



Nach Inbetriebnah-  
 me können die Fahr-  
 gäste über diesen  
 Brückenzugang auf  
 kürzerem Weg als bis-  
 her die DB-AG Strecke  
 überqueren und den  
 BE-Bahnhof über die  
 Bahnhofstraße direkt  
 erreichen.

(Foto: A. Wildeman)

## Winter im Harz

Es war noch verdammt früh an diesem Freitagmorgen, dem 4. März 2005, als der Wecker um 4.00 Uhr klingelte. Aber der Bus sollte gegen 6.30 in Brohl abfahren, um 41 Mitglieder und Freunde unseres Vereins auf einen Kurztrip in den verschneiten Harz zu bringen. Noch etwas schläfrig bestiegen wir den Bus, um dann auch pünktlich abzufahren. Unterwegs nahmen wir noch einige Mitfahrer auf, um uns dann auf die B 49 Richtung Giessen zu begeben. Weiter ging es dann Richtung A 7, die wir zügig erreichten. Da wir einem engen Zeitplan unterlagen, blieb nur wenig Zeit für eine Rast. Kurz vor Göttingen verließen wir die A 7, um uns auf der B 80 Richtung Nordhausen zu quälen.

Die Nordhäuser Straßenbahn setzt seit 2004 weltweit einmalig Fahrzeuge mit Hybridantrieb auf der Duolinie 10 ein, die innerstädtisch mit Elektromotor und Oberleitung auf den Gleisen der Straßenbahn verkehren und außerhalb der geschlossenen Ortschaften auf den Gleisen der Harzer Schmalspurbahnen von einem Dieselmotor angetrieben werden. Die Strecke führt zunächst quer durch die Nordhäuser Innenstadt und dann weiter zum Nachbarort Ilfeld. Sie verkehrt im Stundentakt.

Nachdem wir Nordhausen durchquert hatten, waren es nur noch wenige Kilometer, bis wir Stiege erreichten. Hier wartete nicht nur der

erste dicke Schnee auf uns, sondern auch ein Triebwagen unserer Freunde der HSB, den diese für uns bereitgestellt hatten.

Von diesen Triebwagen aus dem Jahre 1955 besitzt die IG HSB drei Stück mit den Nummern 187 011 - 013. Diese wurden von der Inselbahn Langeoog gekauft und mussten vor ihrem Einsatz umgebaut werden, da auf beiden Seiten Türen benötigt werden. Auf uns wartete der Triebwagen 187 012.

Als besonderes „Zückerchen“ fuhren wir mit diesem Triebwagen durch die Wendeschleife, bevor es durch das Selketal Richtung Gernrode ging.

Aber mit unserer „gemütlichen“ Brohltalbahn hatte diese Fahrt nicht viel gemeinsam. Mit teilweise 60 „Sachen“ ging es durch das verschneite Tal, an Albrechtshaus, Friedrichshöhe, Straßberg, Silberhütte, Alexisbad nach Mägdesprung.

Hier gab es einen Halt, weil wir den Gegenzug abwarten mussten. Und das war das zweite Highlight des Tages. Schon früh kündigte sie sich, zuerst durch Pfeifen, dann durch Stampfen an; die Dampflok 99 6001. Für mich, Neuling bei der IBS, ein tolles Erlebnis.

Schon hiess es wieder einsteigen in unseren Triebwagen, der uns nach Gernrode brachte.

Da wir mittlerweile gut im Zeitplan waren, besichtigten wir die



Es dampft ordentlich im Selketal. Erste Begegnung mit der 99 6001-4

(Foto: Brigitte Verberg)

noch vorhandene Stifts- oder Cyriakikirche (mit dem Grabmal Geros), welcher Gernrode als Stiftskloster gegründet hat. St. Cyriakus ist als ein vollkommenes Bild des ältesten romanischen Baustils architektonisch merkwürdig und 1858-74 mit einem Kostenaufwand von 400.000 Mk. restauriert worden.

Der älteste Teil dieser Kirche, deren Bau bereits unter Heinrich I. begonnen, aber erst nach dessen Tod 937 vollendet wurde, ist noch heute als östliche Krypta vorhanden, an welche im 12. Jahrhundert ein bedeutender Erweiterungsbau und im südlichen Seitenschiff die merkwürdige Heilige Grab-Kapelle angefügt wurden. Diese und noch viele weitere Informationen konnte uns Stephan Pauly näherbringen. Leider wurde er in seinen Ausführungen durch einen Aufseher gestoppt, der lieber gesehen hätte, dass wir uns einen Führer gemietet hätten.

Nachdem wir den in der Nähe wartenden Bus wieder bestiegen hatten, ging es ein paar Kilometer weiter nach Quedlinburg.

Quedlinburg ist Deutschlands flächengrößtes Fachwerkbauendenkmal und zählt deshalb zu den Weltkulturerbestätten der Unesco. 1200 Fachwerkhäuser aus sechs Jahrhunderten und der Markt mit dem Renaissance-Rathaus und dem Roland sowie das Schloß und die Stiftskirche machen dieses schöne Städtchen besonders sehenswert.



Warten auf die Fahrt durch das Selketal in Stiege

(Foto: Brigitte Verberg)

Der größte Teil unserer Reisegruppe begab sich auf den Schloßberg, doch mich interessierten mehr die schon erwähnten Fachwerkhäuser. Man konnte sich gar nicht sattsehen an soviel Fachwerkpracht. Ein Ge-



Marktplatz von Quedlinburg

(Foto: Brigitte Verborg)

bäude schöner als das andere, so daß beim Bummel durch die Altstadt die Zeit wie im Flug verging. Bald war schon wieder die Zeit zum Treffen am Bus erreicht, der uns dann nach Alexisbad in das Hotel Habichtstein brachte.

Schnell auf's Zimmer, die wenigen Sachen aus den Reisetaschen und, welche Erlösung, endlich ein frisches Bier. Bis zum Abendessen, welches in Buffetform in der „Harzer Baude“, einem Blockhaus hinter dem Hotel, für uns hergerichtet war, blieb auch noch die Zeit für ein zweites.

Am Abend wurde sich dann grüppchenweise zusammen gesetzt und man ließ die Erlebnisse des Tages Revue passieren. Allzu spät durfte es allerdings nicht werden, denn am nächsten Tag ging es schon um 9.32 mit „unserem Triebwagen“ weiter. Dieser wurde an einen planmäßigen Zug angehängt, welcher uns am Steinbruch Unterberg vorbei zum Bahnhof Eisfelder Talmühle brachte. Hier hieß es dann umsteigen in den Dampfzug der Harzquerbahn. Wie bereits zuvor erwähnt, für mich als IBS-Neuling ein Erlebnis der besonderen Art. War ich doch als Kind zum letzten Mal mit einem Dampfzug gefahren.

Die Fahrt führte uns über Bennckenstein, an Elend und Sorge vorbei zum Abzweigbahnhof Drei-

Annen-Hohne. Ab hier ging es dann hoch zum Brocken. Nicht nur das Stampfen der 700 PS starken Lokomotive faszinierte mich. Mit jedem Meter Höhenunterschied, der bewältigt wurde, stieg auch die Schneehöhe. Da mich normalerweise auch der Winter nicht reizt und in meiner Heimatstadt Köln die Schneehöhe selten über wenige Zentimeter hinauskommt, konnte ich es fast nicht glauben.

Solch gewaltige Schneemengen hatte ich noch nie gesehen. Und gerade dieser Schnee übte noch einen besonderen Reiz aus. Es gibt wohl kaum etwas faszinierendes als einen Dampfzug durch hohen Schnee fahren zu sehen. Hoffentlich gibt es so etwas auch bald wieder im Brohltal zu sehen. Dieser Gedanke schoß mir mehr als einmal bei dieser Fahrt durch den Kopf.

Nach genau 18,9 km Strecke und 588 m Höhenunterschied seit Drei-Annen-Hohne erreichten wir den Brockenbahnhof.

Der Bahnhof liegt auf 1.130 m Höhe, wobei der Brocken, im Volksmund auch Blocksberg genannt, mit 1.141,1 m der höchste Berg Norddeutschlands ist. Leider hatten wir einen der ca. 300 Tage des Jahres erwischt, an denen der Brocken in dichtem Nebel liegt. Gerade deshalb ist er wohl so sagenumwoben. Naturscheinungen wie Halos und Glorie ließen die Menschen an Hexen und das Brocken-gepenst glauben. Aber trotz dichtem Nebel und

Dunst haben wir kein Gespenst und keine Hexe gesehen. Gespenstig waren nur die im dichten Nebel auftauchenden Dampfloks.

Eine weiteres Highlight wartete aber noch auf uns. Hinter unserem Zug folgte ein historischer Sonderzug, gezogen von einer der Mallets, die in den Jahren 2002 und 2003 bei uns im Brohltal zu Besuch



Das einzige Gespenst auf dem Brocken. Lok 99 7234 taucht zum Umsetzen aus dem dichten Nebel auf.

(Foto: Brigitte Verborg)

waren. Leider hatte der Sonderzug ordentlich Verspätung, so daß das Warten bei  $-10^{\circ}$  nicht gerade Spaß machte.

Doch irgendwann durfte auch unser mittlerweile vollbesetzter Zug seine Abfahrt antreten und es ging wieder durch dichtverschneite Wälder zurück über Drei-Annen-Hohne nach Wernigerode-Westerntor. Hier schloß sich ein Großteil unserer



„Hauptbahnhof“ Elend an der Harzquerbahn

(Foto: Brigitte Verborg)

Gruppe einer Bw-Besichtigung der HSB an. Da ich eher ein „Schreibtischtäter“ als ein Techniker bin, zog es mich zur Besichtigung der wunderschönen Altstadt von Wernigerode.

Wie auch in Quedlinburg finden sich hier viele schöne alte Fachwerkbauten. Das Schloß ist vergleichbar mit Neuschwanstein. Das kleinste Haus findet man in der Kochstraße. Aber auch viele andere Bauten sind erwähnenswert, so das Rathaus aus dem Jahre 1277. Es bekam seine heutige Gestalt nach einem Brand in den Jahren 1521 und 1539 - 1544. Auch das Krummelsche Haus, in dem heute eine Gaststätte beheimat ist, ist ein besonders sehenswürdiger Fachwerkbau.

Nach einer ausgiebigen Besichtigungstour blieb dann noch genügend Zeit, um in einem der vielen Cafés und Gaststätten einen leckeren Kaffee oder ein Bier zu trinken.



Fast wie ein kleines Schloß - das Rathaus von Wernigerode (Foto: Brigitte Verborg)

Wieder zurück in unseren Bus, der uns in Wernigerode abholte, ging es am späten Nachmittag Richtung Hotel. Nach einem erneuten ereignisreichen Tag genossen wir zum Abendessen einen flambierten Krustenschinken, eine Spezialität des Hauses.

Bei einem leckeren Bier, hier sei noch erwähnt, daß es sich dabei um eine eigene Hausmarke handelte, endete der Abend wieder bei angeregten Gesprächen weit nach Mitternacht.



Unsere Gruppe in der Baumanns-Höhle in Rübeland

(Foto: Baumanns-Höhle)

Da ich an der angebotenen Vorführung des Buchungssystems der HSB nicht teilnahm, konnte ich etwas später frühstücken. Aber allzulange konnte man das Frühstück nicht hinauszögern, denn auch an diesem, unserem Abreisetag, stand noch einiges auf dem Programm. Nach dem Räumen der Zimmer ging es um viertel vor zehn mit dem Bus zum DB-Bahnhof Blankenburg. Von dort ging es mit der Rübelandbahn zum Bahnhof Rübeland. Die Rübeland-Bahn ist eine Besonderheit. Sie ist mit 25 kv, 50 Hz elektrifiziert, der Personenverkehr ist einstellungsbedroht.

In Rübeland angekommen, ging es nur wenige Schritte zu Fuß in die Baumannshöhle. Sie ist eine von vier größeren und unzähligen kleineren Höhlen in dieser Gegend und ihre Tropfsteine werden schon seit Jahrhunderten besichtigt. Dieses ist auch an den Verruungen im vorderen Teil der Höhle deutlich zu erkennen.

Erst Anfang des 20. Jahrhunderts hat man die Höhle bergmännisch ausgebaut und

dadurch für die Besucher bequemer zugänglich gemacht.

Mit dieser Höhlenbesichtigung erreichte ein dreitägiges Programm voller Eindrücke und Erlebnisse sein Ende, denn vor dem Ausgang wartete der Bus, der uns wieder nach Hause bringen sollte.

Den Organisatoren – Stephan Käufer, Stephan Pauly und Stefan Raab – möchte ich auch auf diesem Weg nochmals für den wirklich gelungenen und vor allem fast perfekt organisierten (die Pausen waren etwas zu knapp bemessen) Vereinsausflug danken und hoffe, daß die drei oder vielleicht auch andere sich ähnliche Ausflüge einfallen lassen. Ich kann schon jetzt sagen: Jo, do simmer dobei, dat wor prima.

**Paul Barfuhs**



Abschied am Sonntagmorgen – Letzter Blick auf 99 6001 im Bahnhof Alexisbad (Foto: Brigitte Verborg)

## Freizeitverkehre des SPNV-Zweckverbands

Wie vielleicht bekannt, erhält die Betriebs-GmbH seit dem Jahr 2002 vom Zweckverband Gelder zum Ausgleich von Kosten aus dem planmäßigen Verkehr des Vulkan-Expreß. Es handelt sich nicht um eine große Summe, für die Kostendeckung ist sie jedoch unbedingt erforderlich. Im Hinblick auf eine regelmäßige Förderung hatten wir seinerzeit auch einen Mitarbeiter zusätzlich eingestellt.

Erstmals wurden die Gelder für zusätzliche Mittel des Jahrgangs 2005 nur unter Vorbehalt in den Haushalt eingestellt. Dies forderte uns zu einem Schriftverkehr mit den dafür sprechenden Landräten heraus. Wegen der allgemeinen Bedeutung und der Information halber zitieren wir daraus:

„Wie uns bekannt wurde, stehen die Haushaltsmittel des Zweckverbandes für die touristischen Freizeitverkehre 2005 seit der letzten Verbandsversammlung am 03.12.2005 unter einem besonderem Sperrvermerk. Nach Information unserer Mitglieder, die im öffentlichen Sitzungsteil anwesend waren, hat man sich leider für diesen »Genehmigungsvorbehalt« ausgesprochen. Wir erlauben uns dazu einige Anmerkungen zu machen:

Es scheint offensichtlich, dass die weitreichenden touristischen und wirtschaftlichen Auswirkungen der sogenannten »Freizeitverkehre« im SPNV nicht genug bekannt sind. Speziell die Region Mittelrhein betreffen drei Eisenbahnstrecken mit »Freizeitverkehr«:

- a) **die Brohltalbahn mit dem Vulkan-Expreß**
- b) **die Vulkan-Eifel-Bahn**
- c) **die Kasbachtalbahn.**

Äußerlich gesehen ist »betreffen« ein richtiges Wort. Genauer gesehen ist jedoch »profitieren« der sehr

viel bessere Terminus. Denn was diese Bahnen an zusätzlicher Finanzkraft speziell aus Nordrhein-Westfalen in die Region Mittelrhein »hineinfahren«, ist zweifelsfrei sehr beachtlich. Die existierenden Verkehrsströme belegen dies eindeutig.

### a) Brohltalbahn

Die Brohltalbahn hat p.a. wenigstens 70.000 Beförderungen vorzuweisen. Ca. 70% der Fahrgäste finden aus Nordrhein-Westfalen den Weg zu uns. Ohne die Brohltalbahn als besondere Attraktion wären diese Besucher nicht in unsere Region gekommen. Dies ist immer wieder zu vernehmen. Vereine, Firmen, Clubs stellen das Gros der Fahrgäste. Diese Gruppen würden wohl ansonsten zu anderen Zielen der Region fahren (Nordeifel oder bergisches Land in Nordrhein-Westfalen).



Die Brohltalbahn mit dem Vulkan-Expreß

(Foto: Michael Baaden)

Die Ausflugsverkehre im SPNV induzieren darüber hinaus eine erhebliche Inanspruchnahme der regulären Verkehre im SPNV, so auch bei der Anreise unserer Fahrgäste im Regel-SPNV nach Brohl. Dies setzen wir als bekannt voraus.

Viele Busgruppen reisen nach Ankunft des Vulkan-Expreß im Bahnhof Engeln weiter in die umliegenden Kreise der gesamten Eifel. Wir wissen dies, weil wir bei der Pla-

nung der Ausflugsprogramme vielfach mit eingebunden werden, also auch mit empfehlen können. Außerdem kaufen wir als Unternehmen an der Kreisgrenze auch, und bestimmt nicht unwesentlich, in den Nachbarkreisen unseren Warenbedarf ein. Wir bewirken insgesamt einen echten Mehrwert für die Region Mittelrhein.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der vom ZV SPNV RLP Nord bezuschußten Verkehrsleistungen wurden im Übrigen bereits durch ein sehr detailliertes Gutachten im Jahr 1993 dokumentiert.

### b) Vulkan-Eifel-Bahn

Ohne die Verhältnisse unserer Kollegen genau zu kennen ist es auch hier so, dass eine Menge Leute mit der Eifelquerbahn aus dem Bereich der Vulkaneifel u.a. kreisüber-

greifend nach Monreal und Mayen reisen. Das sind sehr reizvolle Ziele und dies nicht ausschließlich anlässlich des Lukas-Marktes.

Auch der Anteil der Fahrgäste aus NRW ist beachtlich. Jedoch nachweislich decken die touristischen Verkehre zwischen Kaisersesch und Gerolstein ein erhebliches Verkehrsbedürfnis, was nicht zuletzt die Nachfrage im Jahr 2004 mit knapp 23.000 Fahrgästen (Tendenz

steigend) zeigt. Davon profitiert auch die im Kreis Mayen-Koblenz gelegene Pellenz-Eifel-Bahn von Andernach nach Kaisersesch massiv, denn eine große Zahl von Fahr-

liert die Brohltalbahn betreiben, so sehen wir jedoch den daraus wachsenden Tourismus aus überregionaler Sicht, einerseits, wo kommen unsere Fahrgäste her, andererseits,

bringen über die jeweilige Kreisgrenze hinaus allen etwas, und der Aufwand für den Zweckverband ist wirklich nur marginal (0,1 % des Bestellerentgelts). Aber die damit



Die Vulkan-Eifel-Bahn: Gerolstein-Daun

(Foto: Andreas Wildeman)

gästen reist über diese Strecke am Wochenende an. Aus entsprechenden Dokumentationen ist zu ersehen, dass mit dem touristischen Verkehr einerseits die Fahrgastzahlen am Wochenende teilweise sogar größer sind als in der Woche und dass die Anliegergemeinden deutlich höhere Zahlen von Tagestouristen verzeichnen - mit allen positiven Auswirkungen auf die örtliche Gastronomie in den beteiligten Kreisen Cochem-Zell und Daun aber auch in den anrainenden Kreisen Mayen-Koblenz und Bernkastel-Wittlich.

**c) Kasbachtalbahn**

Ohne auch hier die Verhältnisse der Kollegen in Linz genau zu kennen ist es dort ebenfalls wie bei den beiden anderen Bahnen, dass sehr viele Fahrgäste aus Nordrhein-Westfalen anreisen und damit ein echter Mehrwert in unsere Region hereingeholt wird. Auch wenn wir selbst nur iso-

wo fahren unsere Fahrgäste anschließend hin? Was wird sonst noch durch unser Tun bewegt? Das dürfte beim Fremdenverkehr unserer Region wohl nicht anders sein. Denn beim Tourismus ist übergeordnetes Denken die gute und notwendige Voraussetzung. In diesem Sinn erwarten wir bei den Freizeitverkehren des SPNV keinen Sperrvermerk. Denn die Freizeitverkehre

wohl nur eine geringe Beachtung geschenkt wird.

Warum verbinden bestimmte Politiker nicht das idealistische Wirken der Eisenbahnfreunde mit dem prosperierenden Tourismus unserer Region und entwickeln diesen mit heutigen Möglichkeiten fort? Warum zieht man die Wertschöpfung der Freizeitverkehre in Zweifel, was für uns fachlich nicht nachzuvollziehen ist?

Der Sperrvermerk hat die drei Unternehmen mehr als nur behindert, schließlich handelt es sich hier um Eisenbahnen, deren Fahrplan rechtzeitig vorher zu erstellen ist. Außerdem werden im südlichen Rheinland-Pfalz und in NRW noch ganz andere Größenordnungen gefördert“.

*Michael Baaden*



Die Kasbachtalbahn: Linz-Kalenborn

(Foto: Andreas Wildeman)

**Schon für Lok 11<sup>sm</sup> gespendet ?**

## Die Brohltalbahn in der

**REGION MITTEL RheIN**  
Land der Möglichkeiten

Unter dem Markenzeichen „Region Mittelrhein, Land der Möglichkeiten“ engagiert sich seit ca. drei Jahren eine Initiative aus Wirtschaft, Kultur und Politik zur Stärkung unseres Großraumes zwischen den Großregionen Rhein-Main, Rhein-Ruhr und Saar-Lor-Lux. Es wird dabei auf die gemeinsame Identität der Bewohner im nördlichen Rheinland-Pfalz abgehoben, wobei letzterer Ausdruck gar nicht mehr gern gesehen wird. Unter der gemeinsamen Identität versteht man das Bekanntmachen der vielen Möglichkeiten in unserer geschichtsträchtigen und kulturell reichen Region. Hier bei uns kann man arbeiten, wohnen, Urlaub machen, lernen und und und...

die Entwicklung der Brohltalbahn als besonderes technisches Gebilde in einer grandiosen Landschaft zur touristischen Einrichtung ersten Ranges in der Großregion Mittelrhein und Niederrhein schon in den achtziger Jahren erkannt und dann auch erhalten haben, können wir heute froh und stolz sein, schon damals einen entsprechenden Weitblick entwickelt zu haben.

Die Brohltalbahn verbindet zwei Verbandsgemeinden, zwei Kreise und den Rhein mit der Eifel und vielleicht sogar zwei Bundesländer. Auf jeden Fall vernetzen wir Wirtschaft und Verkehr mit Kultur und Tourismus. Wir stärken die Attraktivität unserer Region nach innen und außen. Schauen wir einmal zurück. Wie mussten wir uns damals mit unserer großräumigen Vision gegen alle durchsetzen?!

Auch wenn man uns als Eisenbahn etwas isoliert sehen sollte, damit müssen wir leben, so ist unser Hintergedanke immer unsere nachhaltige Außenwirkung in der gesamten Region. Denn unsere Fahrgäste kommen aus der Großregion. In diesem Sinn stellt sich die Brohltalbahn als ganz normales touristisches Wirtschaftsunternehmen dar, das mit vielen anderen Unternehmen aus der Region Mittelrhein übergreifend zusammenarbeitet.

Und schließlich besitzt die IBS Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn in der Mittelrheinregion die einzige noch vorhandene Dampflok, die einer hiesigen Eisenbahn von Anfang an zuzuordnen ist. Dies kann niemand anderes vorweisen. Lok 11<sup>sm</sup> ist nicht nur für uns identitätsstiftend sondern auch und für die Region Mittelrhein einzigartig.



Mit der Brohltalbahn fährt man von Brohl am Rhein hinauf in die Eifel. Von dort oben blickt man zurück über das Brohl- und Rheintal hinweg bis in den Westerwald  
(Foto: Ortwin Wildeman)

In anderen Landschaften hat man dazu bereits seit längerem einen schlaun Spruch kreiert, den wir selbst auch schon lange so durchführen: Aus der Region - für die Region.

Wohl wahr, wir Brohltalbahner sehen das schon lange so. Für uns ist das keine neue Erkenntnis. Gerade, weil wir als Eisenbahnfreunde

Känguruh-Verein wurden wir in einer Gemeinderatssitzung titulierte (große Sprünge – leere Beutel)! Das wird nie etwas mit Euch! Oder sogar: Wir wollen hier keinen Tourismus! Was zog man uns manchmal durch den Kakao!

Und einige machen das heute auch noch so, aber viele sind es nicht mehr zum Glück.

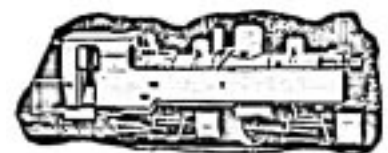
Die IBS vernimmt die neue Offensive der regionalen Vision gern. Endlich sieht jemand einmal die Großregion, in der wir leben, als gemeinsamen Entwicklungsraum. Endlich sieht man die Region als Ganzes.

Das haben wir schon immer so gesehen. Aber hören wollten das damals nur wenige Entscheidungsträger. Und deswegen kämpfen wir schon seit fast 20 Jahren für die Brohltalbahn in der Region Mittelrhein, aber auch darüber hinaus.

Mitglied in der „Initiative Region Mittelrhein (e.V.)“ kann jeder werden. Gerne gesehen werden natürlich

Personen oder Institutionen, die etwas Arbeitsleistung und auch Ideen einbringen können.

**Michael Baaden**





## ISOLIERTER TOURISMUS

Seit den letzten zwei Jahren lassen sich zum mittelhheinischen Tourismus vielfache Äußerungen von Politikern, Verbandsfunktionären, Touristikern etc. vernehmen. Anlass dazu war und ist überwiegend die Unterschutzstellung des Oberen Mittelrheintals als UNESCO-Weltkulturerbe.

Auffällig ist an diesen Äußerungen, dass das untere Mittelrheintal praktisch unter den Tisch fällt und das Wort Fremdenverkehr nicht mehr genutzt wird.

Auffällig ist weiter, dass der Tourismus fast nur noch eine Sicht der Dinge genießt: Hotellerie und Gastronomie. Isoliert heißt es: „... wird eine Zahl über den Erfolg entscheiden. Das ist die Zahl der Übernachtungen, ob sie steigt oder fällt.“

Selbstverständlich ist dies (auch) wichtig und ein besonderer Indikator für die Inanspruchnahme von, ja, wovon denn?

Dies kommt bei diesen Betrachtungen oft nicht heraus. Die Oberflächlichkeit ist dabei offensichtlich. Sämtliche Touristikveranstalter, ausser Hotels und Gaststätten, fallen bei dieser vereinfachenden Betrachtung einfach unter den Tisch. Dass Hotels und Gaststätten zu großen Teilen ihr Klientel von anderen Anlässen bzw. Touristikveranstaltern erzielen, ist keiner Erwähnung wert.

Gewisse Strategien fröhnen nur noch einem isolierten Autotourismus für die Hotellerie und das oft in denglischer Ausdrucksweise, wobei nur noch von Events, Cards, Foldern, Spa, Wellness, Resort, Foresight-Prozess etc. die Rede ist. Über die permanente Verlärmung des Rheintals von Kraftfahrzeugen und Schiffen spricht man nicht. Aber sie schimpfen über die Lärm verursachende Bahn (obwohl dort immer weniger Züge fahren) und fehlende Parkplätze. Und sie fordern weitere 3 und 4 Sterne-Hotels und Investi-

tionen mit Abriss auf höchstem Niveau. Dann würde alles besser. Aber sie wundern sich nicht, wenn Betriebe dies nicht bezahlen können und die Kunden solche Preise auch nicht bezahlen wollen.

Was haben diese Leute für ein Bild vom Fremdenverkehr, von seinen weitreichenden Auswirkungen und seinen Kunden? Tourismus ist etwas Allumfassendes mit vielen kleinen Facetten. Diese Leute befassen sich aber meistens nicht damit, sondern nur noch mit größeren Projekten und Events, deren Erfolg sich am Ende vermeintlich nur in der Bettenbelegung ausdrücken lässt. So wichtig dies im Einzelfall auch sein mag, aber wer befasst sich noch mit dem normalen, alltäglichen Tourismus?

Darunter verstehe ich die Vielzahl von kleinen Veranstaltern in Gewerbe, Handel, Hotellerie, Gastronomie, Vereinswesen, Kunst und Kultur. Wer koordiniert deren kleine Feste, Veranstaltungen, Ideen und, und? Wer nimmt deren Vorschläge auf zur Verbesserung bzw. Veränderung? Wo werden Ideen, Wünsche und Kritik nicht als Majestätsbeleidigung abgetan? Eifersüchteleien und Disziplinierung stehen permanent auf der Tagesordnung. Hat jemand zu irgendetwas etwas gesagt, wird der Jemand alsbald emotional zu recht gestutzt, nur bitte nicht sachlich. Wer (gute) Vorschläge macht, wird sofort mit den angeblich nicht vorhandenen Geldern totgeschlagen. Ideen mit Eisenbahn sollte man besser nicht äußern, da wird man angeschaut, als sei man der Blöd persönlich. Von der Eisenbahn hat keiner mehr eine Vorstellung, was man daraus machen kann. Da setzen einige Landräte die Förderung der SPNV-Freizeitverkehre unter Sperrvermerk, obwohl diese Verkehre einen echten zusätzlichen Tourismus ins Land bringen, nur vielleicht nicht so direkt in deren Kreis. Übergeordnetes Denken scheint nicht überall verbreitet zu sein. Und das in der Region Mittelrhein! Wo doch alle Kreise in der

neuen Regionalmarketinginitiative Mitglied sind, um endlich die Bretterzaunmentalität zu überwinden! „Eigenständiges Gemarkungsdendenken“ nannte man das kürzlich in der Rhein-Zeitung.

So ergibt es sich zwangsläufig, dass aktive aber kleine Tourismusveranstalter mundtot (gemacht) werden. Briefe und Vorschläge werden nicht oder ausweichend beantwortet.

Gefragt wird man eh nicht. „Ihr Geschäft ist dies und das. Wir sind die Touristiker. Halten Sie sich daraus!“ Übrig bleiben Funktionäre, Politiker etc., deren Sprüche und Ideen oft von wenig Sachkunde und Fachlichkeit getrübt sind. Aber diese Leute geben den Ton an, und nur darauf kommt es an.

Zur Ehrenrettung der Politiker, Funktionäre und Touristiker sei hier voll anerkannt, dass es davon auch ganz andere gibt, als im vorher Gesagten angedeutet wurde. Es sollte jedoch einmal spitz thematisiert werden, dass auf diesem Gebiet leider viele Negativerfahrungen gemacht werden.

*Michael Baaden*

## Altersstruktur der IBS-Mitarbeiter

Im Jahr 2005 ergibt sich für die Aktiven der Brohltalbahn ein Altersschnitt von 46 Jahren. Das ist vermutlich ein guter Durchschnitt, und der ist auch wegen unserer mittlerweile zahlreichen Jugendlichen recht günstig. Wir lagen schon einmal schlechter.

Bei der Errechnung bin ich von insgesamt 58 Mitarbeitern ausgegangen, wovon 9 unter 26 Jahre alt sind. Ohne die jungen käme ein Schnitt von 51 Jahren heraus.

Es zeigt sich auch daran, wie wichtig junge Kollegen für unseren Betrieb sind.

*Michael Baaden*

## Bericht des Schatzmeisters

### Neue Mitglieder der IBS

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

**Samuel Powers, Bonn**  
**Benjamin Händel, Höhr-Grenzhausen**  
**Hans-Jürgen Siegrist, Engeln**  
**Andreas Kurt Bohlender, Urbar**

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 11<sup>sm</sup>:

Folgender Betrag ist bis zum 30.04.2005 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

**€ 6.656,-**

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann.

Für Spenden ab EUR 50 erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11<sup>sm</sup>, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert.

Hier nun alle Spender bis zum 30.04.2005:

**Hartmut Halm, Aachen**  
**Norbert Diederichs, Brohl-Lützing**  
**Bernd Jäger, Rodgau**  
**Dr. Georg Bernhard, Ochtendung**  
**Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing**  
**Hans Bermel, Solms-Oberbiel**  
**Dirk Eichmeyer, Spenge**  
**Hans-Hermann Kleinespel,**  
**Mülheim (Ruhr)**

Liebe Mitglieder, liebe Freunde der Brohltalbahn, Sie können unserer 11<sup>sm</sup> neues Leben einhauchen. Mit einer Spende unterstützen Sie unsere Spendenaktion!

## Beitragszahlung

Liebe Mitglieder, immer wieder kommt es vor, dass einige Personen ihren Jahresbeitrag schon im alten Jahr vorher zahlen. Dieses Verhalten ist eigentlich sehr löblich, lasst doch die Zahlungsmoral anderer oft zu wünschen übrig. Bei uns im Verein ergeben sich daraus jedoch Probleme, da unsere Beiträge steuerlich absetzbar sind. Die dafür notwendige Bescheinigung zur Vorlage beim Finanzamt kann ich jedoch nur ausstellen, wenn der Betrag auch im entsprechenden Jahr beim Verein eingeht. Zur Nutzung der Steuersparmöglichkeit bitte ich Sie daher, den Beitrag immer im laufenden Jahr zu bezahlen.

*Tobias Baaden*



## Neuwahl des 2. Vorsitzenden

Wie aus dem – diesem Mitteilungsheft beiliegenden – Protokoll der Mitglieder-Jahreshauptversammlung am 2. April 2005 hervorgeht, mußte der zweite Vorsitzende der IBS neu gewählt werden. Der bisherige Amtsträger Stefan Raab wurde zwischenzeitlich vom Aufsichtsrat einstimmig zum neuen Geschäftsführer der Betriebs-GmbH bestellt und hat deshalb das IBS-Vorstandsamt abgegeben. Als Nachfolger im Amt des zweiten IBS-Vorsitzenden wurde Karsten Friedrichs aus Bad Honnef gewählt.



Der IBS-Vorstand: Heinz-Wolfgang Lehner, Tobias Baaden, Joachim Hillenbrand, Karsten Friedrichs (vl.) (Foto: Andreas Wildeman)

## Alte IBS-Kuriere gesucht

Hin und wieder kommt es vor, dass alte Hefte vom „IBS-Kurier“ gesucht werden. Meist fragen neue Mitglieder danach. Gerade die Zeit 1988-1998 ist wohl für einige Interessenten wichtig, um nachverfolgt zu werden.

Die IBS selbst hat nur noch ganz wenige Hefte auf Vorrat. Von der Zeit bis 1997 ist wohl nichts mehr vorhanden.

Wir bitten daher diejenigen, die diese Hefte nicht mehr benötigen oder die aus der IBS ausgeschieden sind, die älteren Jahrgänge des „IBS-KURIER“ der IBS wieder zur Verfügung zu stellen. Es kann somit noch eine sinnvolle Nutzung der Hefte erfolgen.

*Michael Baaden*

## Arbeitsnachweise

Die aktiven Mitarbeiter der IBS sind bei ihrer Tätigkeit für die Brohltalbahn gesetzlich unfallversichert. Diese Unfallversicherung wird von der Berufsgenossenschaft für Eisenbahnen, BG Bahnen, besorgt. Für die Versicherung ist ein jährlicher Arbeitsnachweis eines jeden einzelnen Mitarbeiters notwendig. Leider haben viele Kollegen der IBS es nicht nötig, die Tätigkeitsnachweise zu erstellen.

Für das Jahr 2004 hat mehr als die Hälfte unserer Mitarbeiter trotz z. T. mehrfacher Anrufe und Hinweise die Nachweise nicht eingereicht.

Liebe Kollegen, was soll das? Ihr bereitet dem Geschäftsführer damit echte Probleme und überflüssige Mehrarbeiten dazu!

Deshalb erstellt bitte die noch ausstehenden Nachweise für 2004. Für 2005 stehen die Vordrucke ab Ende November zur Verfügung.

*Michael Baaden*

## Neuer Betriebsleiter

Seit dem 13. Januar 2005 hat die Brohltalbahn neue Betriebsleiter. Sowohl bei der BEG als auch bei der Betriebs-GmbH ist Uwe Henrich von der Railogic GmbH in Düren neu in Amt und Würden. Der bisherige BL Hans-Peter Nießen wird zukünftig stellvertretender Betriebsleiter sein. Die Landeseisenbahnverwaltung in Saarbrücken bestätigte mit Schreiben vom 24.01.05 die Bestellungen beider Personen.

Die IBS wünscht den Herren im neuen Amt ein gutes Gelingen sowie eine gedeihliche Zusammen-

arbeit. Dem neuen BL ist die Brohltalbahn aufgrund früherer Besuche und Bearbeitungen bereits seit längerem bekannt. Uwe Henrich ist im Hause der Railogic GmbH schon seit einiger Zeit auch für die internen Betriebsleiterbelange der BE zuständig. Es lag daher nahe, im IV. Quartal 2004 selbst die BL-Prüfung zu absolvieren, wozu wir herzlich gratulieren.

Ansonsten kommt Uwe Henrich von seiner Ausbildung her aus dem technischen Bereich. Er leitete jahrelang eine Werkstatt und prüfte neue Fahrzeuge auf Herz und Nieren.

*Michael Baaden*

## Ab April 2005 rückt das Selketal näher nach Quedlinburg

*Baustart für Verlängerung der Schmalspurbahn – Projekt wird teurer, Wernigerode/MZ. Baubeginn für die Verlängerung der Selketalbahn von Gernrode nach Quedlinburg ist am 18. April dieses Jahres.*

Das kündigte der Geschäftsführer der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), Matthias Wagener, am Mittwoch während der Bilanzpressekonferenz 2004 der HSB an.



Ausfahrt der Selketalbahn von Gernrode nach Stiege aus dem Bahnhof Alexisbad (Foto: Andreas Wildeman)

„Der erste Zug soll im Sommer 2006 rollen“, erklärte Wagener. Allerdings wird sich das Bauvorhaben deutlich verteuern – statt der veranschlagten 5,6 Millionen Euro wird jetzt mit bis zu einer Million

mehr gerechnet, sagte Betriebsleiter Jörg Bauer: „Das ist aber finanzierbar, Gespräche laufen.“ Grund sind die zahlreichen Änderungen, die an der oft noch mechanischen Sicherungs- und Signaltechnik vorgenommen werden müssen.

Der für die Bedienung notwendige Personalbedarf sei auf Dauer nicht finanzierbar. Die HSB wird daher zusammen mit der Bahn AG

das Stellwerk am Ostende des Bahnhofs zum zentralen für den gesamten Zugverkehr umbauen, das Stellwerk Stresemannstraße wird geschlossen. Die drei innerstädtischen Schrankenanlagen werden

elektronischen weichen. Der Neubau der Schmalspurbahn beginnt aber in Gernrode, wo der Kopf- in einen Durchgangsbahnhof verwandelt wird.

Dazu werden zwischen dem 18. und 22. April Gleise neu verlegt, so dass in dieser Zeit im Selketal nur Schienenersatzverkehr gefahren werden kann. Anschließend arbeiten sich die Gleisbauer in Richtung Quedlinburg vor.

Dort will die Bahn AG ihre nicht mehr benötigten Gleise bis auf zwei (Bahnsteig 1 und 2) zurückbauen. Bahnsteig 3 wird für die Selketalbahn umgebaut.

Derzeit laufen Gespräche mit der Stadt und der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (Nasa) zum Bau eines Park & Ride-Parkplatzes auf dem Gelände des bisherigen Güterbahnhofes. Wagner zufolge ist klar, dass ein solcher Parkplatz unbedingt gebraucht wird, um die bereits jetzt unbefriedigende Parksituation zu ändern.

Im vergangenen Jahr nutzten erneut mehr als 1,1 Millionen Fahrgäste die Züge auf dem mit 132 Kilometer längsten Schmalspurnetz Europas. Der Umsatz lag bei 8,7 Millionen Euro. Damit konnte man zwar nicht ganz an die Zahlen von 2003 anschließen, dennoch zeigte sich Geschäftsführer Wagener mit dem zweitbesten Jahresergebnis seit 1993 zufrieden.

Als Ursache für den Rückgang gegenüber dem Vorjahr nannte er das Fehlen von Feiertagen und Brückentagen zur Urlaubsverlängerung und das im Gegensatz zum Jahrhundert-sommer 2003 deutlich schlechtere Wetter. Das führte vor allem auf der Brockenstrecke zu einem Rückgang von fünf Prozent auf 690 000 Fahrgäste.

Harzquer- und Selketalbahn verzeichneten stabile Zahlen, der Bereich Nordhausen-Ilfeld legte um 22 000 auf 199 000 Fahrgäste zu.

*Michael Haubner*

## Bahnhof Burgbrohl als Vereinslokal – warum nicht ?

Im schönsten Bahnhof der Brohltalbahn in Burgbrohl kamen die aktiven Mitglieder zur Weihnachtsfeier 2004 zusammen.

Sowohl von außen als auch von innen ist das Gebäude dank der Investitionen der Brohltal-Eisenbahn-GmbH ein Schmuckstück geworden, in welchem auch eine gute Gastronomie zu weiterer Zufriedenheit der Besucher beiträgt.

So war es naheliegend, dass während der Weihnachtsfeier einige Mitglieder den Gedanken äußerten, dieses schöne, historische Ambiente doch öfter für Zusammenkünfte der IBS-Mitglieder und Brohltalbahner zu nutzen.

Die Pflege regelmäßiger persönlicher Kontakte, welche über die Arbeitseinsätze der Aktiven hinausgehen, gibt Impulse für ein lebendiges Vereinsleben. Zum Beispiel haben die Kollegen der IG Harzer Schmalspurbahnen seit Jahren diese Treffen in Form von Vereinsabenden installiert, welche 4 oder 5 mal im Jahr stattfinden und zu denen die Mitglieder z. T. von weither anreisen.

Bei der IBS haben wir, trotz einer Mitgliederzahl von ca. 300 Personen, mit derartigen Plänen in der Vergangenheit wenig Resonanz gefunden. Wir hätten hier die Möglichkeit des Beisammenseins an einem Ort, welcher nicht nur in Bezug auf die Brohltalbahn historisch ist, sondern es ist auch der Raum, in dem die ersten Beschlüsse zur Gründung der IBS getroffen wurden.

Lasst uns einfach nochmal einen Anfang machen. Es wird sicher zu Beginn nicht alles zufriedenstellend sein. Jedoch bin ich optimistisch, wenn ich die große Teilnehmerzahl bei der letzten Hauptversammlung als Beweis für das rege Interesse an der Brohltalbahn interpretiere.

Der erste Termin für ein Treffen ist

**Freitag, den 12.08.2005  
ab 19:00 in der Gaststätte  
des Bahnhofs Burgbrohl.**

Diese erste Zusammenkunft wird primär dazu dienen, weitere Anregungen für die Vereinsabende unter den Beteiligten zu diskutieren, damit sich dann daraus eine dauerhafte Einrichtung entwickeln kann.

Der Gastwirt möchte natürlich wissen, mit welcher Personenzahl er an diesem Abend rechnen kann. Benötigen wir nur einen Tisch oder kommen (und essen und trinken) so viele, dass er für den Abend den Gastraum nur für uns reservieren kann?

Ich habe dem Wirt daher zugesagt, ihn bis zum **29.07.05** entsprechend zu informieren.

Alle, die zu diesem ersten Treffen kommen möchten, bitte ich daher bis zum **28.07.2004** um Mitteilung unter

**Tel. 0 22 24 / 47 93  
oder e-mail- Adresse  
karsten\_friedrichs@web.de.**

Auch von denjenigen, die nicht kommen können, würde ich gern Anregungen bzw. Stellungnahmen über die weitere Vorgehensweise entgegennehmen.

*Karsten Friedrichs*



Bahnhof Burgbrohl (Foto: Karsten Friedrichs)

### Gasthaus

**Geöffnet  
Dienstag bis Samstag: ab 11.30 Uhr  
Sonntag: ab 10.00 Uhr**

## Brohltalbahn übernimmt Rhein- anleger in Brohl

Regelmäßig legt schon lange keines der wenigen den Rheintal Brohl passierenden Personenschiffe mehr am Steiger an.

Vor wenigen Jahren erst hatte die Ortsgemeinde Brohl sich von dem Steiger getrennt und diesen an einen Privatmann veräußert. Dieser hatte die Brücke zwar anschließend aufwendig aufgearbeitet, der erhoffte Mehrverkehr blieb aber leider aus. Somit spielte Peter Hommen als Eigentümer gegen Ende 2003 mit dem Gedanken, den Steiger alsbald aus dem Wasser zu nehmen und gab dies auch dem Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspurbahn e. V., als einem der wenigen Nutzer bekannt.

Die Brohltalbahner werben seit Jahren für die einmalige Möglichkeit, vom Schiff in die historischen Züge umzusteigen. Diese Möglichkeit wollte man unbedingt erhalten. Gerade vor dem Hintergrund des neu gegründeten Brohler Kulturvereins „Katharina“, welcher sich eingehend mit der Verschönerung nicht nur der Brohler Rheinanlagen befaßt.

Peter Hommen und die Brohltalbahner wurden sich als Übergangslösung für 2004 schnell einig. Die Brohltalbahn übernahm die Kosten für Wasserpacht und Versicherung, Herr Hommen pflegte dafür weiterhin den Steiger. Erstmals wurden per Rundschreiben alle potentiellen Schifffahrtsunternehmen auf die neuen Möglichkeiten in Brohl hingewiesen.

Im Jahresfahrplan der 2005 der Brohltalbahn weisen zwei Seiten auf die Rheinanlagen und den Steiger hin. Die Anzahl der umsteigenden Touristen stieg in 2004 fast auf 300 Personen, dennoch wollte der derzeitige Eigentümer sich von dem Steiger endgültig trennen.

Schnell wurden Gespräche mit der Ortsgemeinde geführt, welche

auch jedwede Unterstützung zusagte. Leider war aber keine finanzielle Unterstützung möglich, so daß Hommen ankündigte, den Steiger endgültig nach dem Aalschokkerfest gegen Ende Mai aus dem Wasser nehmen zu wollen. Brohl wäre damit der erste Ort am Mittelrhein ohne Rheinsteiger gewesen! Auch wäre die einmalige Schiffsanbindung des Vulkanparks Brohltal/Laacher See unwiederbringlich verloren gewesen. Leider wurde aber von keiner Seite Interesse bekundet. Hier hätte sich der eigentliche Touristiker zeigen können!

Mit diesem Umstand wollten sich die Brohltalbahner nicht abfinden und entschieden, den Steiger in ihr Eigentum zu übernehmen. Auch wenn dies nun gar nicht in das Aufgabengebiet eines Eisenbahn-Verkehrsunternehmens passt, ist die

Brohltalbahn damit nicht nur auf der Schiene sondern auch auf dem Wasser aktiv und an den Schiffsverkehr angeschlossen.

Alle potentiellen Schifffahrtsunternehmen will man jetzt anschreiben und die kostenfreie Umsteigemöglichkeit für alle Brohltalbahn-fahrgäste anpreisen.

Freilich hofft man, dass sich ein Schiffsunternehmer findet, der regelmäßige Halte am Vulkan-Express-Steiger anbietet. Ebenso gerne werden aber auch sporadische Anleger gesehen, für die gerne



Rheinanleger am Ufer in Brohl. Auf dem Hafengleis wartet der Vulkan-Express auf die Fahrgäste (Foto: Ortwin Wildeman)

individuelle Fahrten ab der Haltestelle „Rheinanleger“ angeboten werden.

Informationen erhält man unter 0 26 36 / 8 03 03 oder auf unserer Homepage [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de).

Stefan Raab

## Brohltalbahn fährt Alu-Züge

Bereits auf der Jahreshauptversammlung wurden die neuen Aktivitäten der Betriebs-GmbH auf den Gleisen der DB Netz AG hingewiesen. Auch haben bereits verschiedene Eisenbahn-Fachzeitschriften berichtet.

Seit Anfang des Jahres fährt die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH regelmäßig Aluminium-Züge von Voerde am Niederrhein nach Koblenz-Lützel.



Zweimal pro Woche fahren die Alu-Züge, hier mit Lok 360 573 und Personal der Brohltalbahn, nach Voerde (Foto: H. Zimmer)

Nach monatelangen Vorbereitungen und einem ersten erfolgreichen Probetransport im September 2004, wurde für Januar bis März jeweils 250 Tonnen wöchentlich als Probe-serie vereinbart. Dafür mietete die Betriebs-GmbH unterschiedliche Fahrzeuge an, welche mit eigenen Personal besetzt wurden.

Neben 360 573 der Rheinischen Eisenbahn GmbH, Lok „Inge“ der Fa. Schreck-Mieves wurde 202 269 der Gleiskraft GmbH eingesetzt. Fünf Res-Waggons stellte die Firma Rexwal aus Berlin. Diese konnten nach erfolgreichem Abschluss der Serie auf acht Waggons aufgestockt werden, denn der Kunde sagte zukünftig zwei mal wöchentlich 350 Tonnen zum Transport mit der Brohltalbahn zu.

Die Verkehrstage wurden auf Mittwoch und Freitag festgelegt,

also gut passend zu unseren Vulkan-Express Verkehrstagen Dienstag und Donnerstag. Mit diesen Verkehren ist eine gleichmäßige Auslastung unserer Personale, auch in den Wintermonaten, gesichert.

Die Einnahmen aus den zusätzlichen Verkehren werden im Brohltal dringend benötigt. Insbesondere der große Getriebeschaden an der D 2 und ebenso dringend notwendige Personenwagen-Aufarbeitungen können ohne die Aktivitäten außerhalb des Brohltals nicht finanziert werden.

Stefan Raab

### Bahnhofsfest

Am 18.09.05 findet ein Bahnhofs-fest in Bad Neuenahr zum 125-jährigen Jubiläum der Ahrtalbahn mit Beteiligung der Brohltalbahn statt (Führerstandsmitfahrt V 60).

Michael Baaden

### Zurück:

der kürzlich übernommene BOB-Personenwagen kam aufgearbeitet am 07.06.05 aus Pilsen nach Brohl zurück.

die Redaktion

# Vereinsausflug in den Harz

vom 04.03.2005 bis 06.03.2005

## Berichtet aus der Sicht des Organisators Stephan Käufer

Nach einem Gespräch mit unserem Vorsitzenden, Herrn Joachim Hillenbrand, und Zustimmung durch den Vorstand konnte ich die Planungen für einen mehrtägigen Vereinsausflug in Angriff nehmen.

Der letzte mehrtägige Vereinsausflug wurde im Jahr 1994 zum Deutschen Eisenbahnverein gemacht, diesmal sollte es, wie Anfang der 1990er Jahre, in den Harz gehen.

Nachdem sich ca. 40 Personen für unseren Ausflug angemeldet hatten, ging es am

Freitag, 4.03.2005 gegen 06.15 Uhr in Brohl los. Der Reisebus der Firma Bläser aus Engeln brachte uns über die Autobahn, unterbrochen von einer Frühstückspause auf der Raststätte "Reinhardshain", in den Harz.

Unser erstes Ziel war der Bahnhof Stiege, den wir gegen 13.00 Uhr erreichten. Der für unsere Sonderfahrt bereitgestellte Triebwagen der HSB (Fuchs-Triebwagen, ex Inselbahn Langeoog, ex Zell-Todtnau) wurde vom Vorsitzenden der „IG HSB“ (Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahn) Dirk-Uwe Günther nach kurzer Begrüßung auf unseren Wunsch sogar durch die Kehrschleife in Stiege gefahren.

Dann ging es ins Selketal, welches wie der ganze Harz tief verschneit war und traumhafte Perspektiven lieferte.

Vorbei an Günthersberge, Strassberg, Silberhütte und Alexisbad (unserem „Quartierort“) musste in

Mägdesprung der reguläre Dampfzug Gernrode – Harzgerode gekreuzt werden, der wie immer von der 99-6001 bespannt wurde. Hier konnten die ersten schönen Bilder mit Dampflok und der wunderbaren „weißen Pracht“ gemacht werden.

Am Endpunkt Gernrode angekommen, wurde uns die Pfarrkirche St. Cyriakus und nach nochmaligem kurzen Bustransfer nach Quedlinburg die herrliche Altstadt des



Warten auf die Weiterfahrt

(Foto: Brigitte Verborg)

UNESCO-Weltkulturerbes von Stephan Pauly in fachmännischer Manier hervorragend erklärt.

Von den Eindrücken des Tages waren die meisten Teilnehmer leicht ermüdet und freuten sich auf die Ankunft im schönen Hotel „Habichtstein“ in Alexisbad, direkt dem Bahnhof der HSB gegenüber.

Einige unentwegte Eisenbahnfreunde gingen nicht zum bereitgestellten Abendessen, sondern fuhrten noch mit der 99 6001 den kurzen Streckenast bis Harzgerode und zurück und genossen das Dampfspektakel bei völliger Dunkelheit und Stille sowie dem kurzen

Plausch mit den immer netten und gesprächsbereiten HSB-Personalen.

Der weitere Abend klang dann mit kalt/warmem Büffet und gemütlichem Beisammensein aus.

Am Samstagmorgen nach reichhaltigem Frühstück wartete auf uns wieder unser Fuchs-Triebwagen, der mit einem modernen Triebwagen der HSB gekuppelt uns bis Stiege bringen sollte, Abfahrt 09.32Uhr.

Die Fahrt durchs Selketal bis Stiege war uns vom Vortag noch bekannt, daher nutzten einige die Zeit zum Plausch miteinander oder stiegen unterwegs einmal in den modernen Triebwagen der HSB um. Was für ein Unterschied!

In Stiege angekommen, fuhr unser Triebwagen über das Verbindungsstück Stiege-Eisfelder Talmühle und brachte uns zum Dampfzug Nordhausen-Wernigerode, in dem für unsere Gesellschaft 41 Sitzplätze reserviert waren. Über Bennekenstein, Sorge, Elend erreichten wir Drei-Annen-

Hohne und hatten nach kurzem Umsteigen ein wenig Zeit, bis der Dampfzug uns bis zum Bahnhof Brocken brachte, Ankunft auf dem Brocken war 13.19 Uhr.

Die Fahrt zum Brocken, bei der der gleichnamige Berg 1,5 mal umrundet wird, ist an sich schon imposant, der Schnee, der auf der Bergspitze bei 2,20 m Schneehöhe lag, machte die Eindrücke noch gewaltiger.

Auch die Dampflokomotiven leisteten ihren Teil zu einem herrlichen Eisenbahnerlebnis. Auf dem Bahnhof Brocken konnten wir neben den planmäßig eingesetzten

Neubauloks aus Babelsberg auch die beiden uns gut bekannten Mallets 99 5901 und 5902 bewundern, die beide noch die bei uns angebrachte Aufschrift „Für Steilstrecke“

unserer Gruppe teilnahmen. Danach brachte uns der Bus wieder ins Hotel nach Alexisbad. Ein langer Abend wartete auf die Nimmermüden, die diesmal mit dem Hoteldi-

im Bahnhof Alexisbad moderiert wurde.

Dieses System, so war unsere einhellige Meinung, könnte nach kleinen Modifizierungen sicher gut bei unserer Brohltalbahn eingesetzt werden und so dem Personal auch Erleichterungen verschaffen. Hoffen wir, dass wir bald dieses System einsetzen können.

Um 09.30 Uhr brachte uns unser Reisebus zum DB-Bahnhof Blankenburg. Hier begann die Fahrt mit der Rübelandbahn (Blankenburg - Elbingerode). Gezogen von einer "218" erreichten wir über den Spitzkehrenbahnhof Michaelstein den Bahnhof Rübeland. Nach kurzem Fußweg besichtigten wir die schöne „Hermannshöhle“ in Rübeland/Harz.

Gegen Mittag nach Besichtigung der Tropfsteinhöhle musste leider die Heimreise angetreten werden. Alle Teilnehmer erreichten Brohl wohlbehalten, mit der einhelligen Meinung, dass dies ein wunderschöner Ausflug gewesen ist und dringend wiederholt werden sollte.

*Stephan Käufer*

#### **Anmerkung des Autors:**

Nach Rücksprache mit dem 1. Vorsitzenden der IBS Joachim Hillenbrand werden wir im Jahr 2007 wieder einen mehrtägigen Ausflug anbieten, Ziel noch nicht geklärt – hierzu später mehr.

\* \* \* \* \*

## ***Kauf V 60***

Ende Februar 2005 kaufte die Betriebs-GmbH die normalspurige Diesellokomotive 360 573-O von der Rheinischen Eisenbahn in Linz. Im Hinblick auf künftige Normalspurgeschäfte hielt die Geschäftsleitung die Anschaffung einer solchen „Kleindiesellokomotive“ für sinnvoll. Großgeschäfte sind damit zwar nicht realisierbar, jedoch zum Einsatz unseres Personals über das



„Berggeister“ auf dem Brocken

(Foto: Brigitte Verbarg)

trugen. Ein Teil der Fahrgäste nutzte die direkte Rückfahrt nach Wernigerode, um dort ein wenig die herrliche Altstadt zu erkunden. Der andere Teil spazierte auf dem Brocken durch den Schnee oder trank einen Kaffee beim Brockenwirt und fuhr mit dem nächsten Zug gen Wernigerode.

Ab 16.15 Uhr war für alle Interessierten eine Bw- und Werkstattführung in Wernigerode-Westerntor vorgesehen, an der ca. 20 Personen

rektor persönlich die lokale Politik bezüglich Industrie und Fremdenverkehr im Selketal bis in die frühen Morgenstunden aufs Korn nahmen.

Am Sonntag hieß es leider schon „Abschiednehmen“ vom schönen Hotel Habichtstein. Ab 08.30 Uhr konnten die Frühaufsteher (Belegschaft des Fahrdienstes) an einer fachkundigen Vorstellung des HSB Fahrkarten- und Reservierungssystems teilnehmen, die von Herrn Dr. König (Verkaufsleiter der HSB)

ganze Jahr auf der großen Bahn mit Bauzug- und Rangierleistungen trägt auch eine Lok dieser Leistungsklasse ein gutes Stück bei. Diese Geschäfte laufen leider nicht stetig, sind aber bei uns zur Renta-



V 60 573 jetzt Eigentum der Betriebsgesellschaft im Umladebahnhof Brohl  
(Foto: Andreas Wildeman)

bilität des Ganzen nicht nur wünschenswert sondern notwendig. Die Lok 360 573-0 konnte zu einem günstigen Preis erworben werden. Die Fristen waren jedoch schon abgelaufen. Insgesamt besitzt die Ma-

schine einen guten Allgemeinzustand, der einen Einsatz in der Zukunft lohnenswert scheinen lässt.

Bisher wurde die V 60 etwas über 2 Jahre lang von der Rheinischen Eisenbahn eingesetzt. Dabei war der Standort meistens aber in Brohl angesiedelt, weil oft unser Personal zum Einsatz kam.

Ebenfalls von unserem Personal erfolgten die

laufende Instandhaltung, die Kleinreparaturen und die Erledigung der Fristarbeiten. In diesem Sinn wird sich zukünftig nichts Großartiges ändern. Gleiches gilt für die laufende Disposition der Einsätze.

Einige technische Einzelheiten:

V 60 573 gehört zur 2. Nachbauserie von Krupp in Essen im Jahr 1960 mit der Fabriknummer 3996. Die erste Beheimatung erfolgte in Münster. Das Gewicht beträgt 48 t, die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h und die Leistung 478 kW = 650 PS. Die Länge über Puffer beläuft sich auf 10,45m. Die V 60 ist eine Starrrahmenlok mit der Achsanordnung C. Die Achsen werden mit Kuppelstangen von einer Blindwelle angetrieben. Insgesamt wurden über 900 Maschinen dieses Typs gebaut.

*Michael Baaden*

## † Nachruf zum Tod von Dagmar Bartusch †

Unsere liebe Dagmar hat jetzt die Reise angetreten, von der es keine Rückkehr mehr gibt. Sie ist Ihrem lieben Mann Peter, den wir alle noch in unseren Köpfen haben, nach nur knapp drei Jahren gefolgt. Sie wurde am 11. April 2005 auf dem Friedhof Köln-Holweide im Familiengrab zur letzten Ruhe beigesetzt.

Wie gerne hätten wir Dir, liebe Dagmar, in Brohl noch einmal die Worte zugerufen: „T'schüss denn, bis zum nächsten Mal!“ Aber Deine Krankheit lies keine Aussicht auf Besserung und Heilung mehr zu. Die Brohltal-Eisenbahner haben in Dir nicht nur die verlässliche Service-Kraft verloren. Mit Deinen Einsätzen hast Du uns nicht selten aus der Patsche geholfen. Du fehlst uns auch in der privaten und menschlichen Ansprache. Mit Dir und durch Deine Anwesenheit haben wir so sehr viel unvergesslich Schönes miterleben dürfen.



Dagmar, wir haben Dich auf Deinem letzten Weg begleitet; haben Dir die letzte Ehre erwiesen. An Deinem Grab haben wir einen Kranz im Namen aller IBS-ler niedergelegt. Den Hinterbliebenen haben wir mit einem Händedruck und Worten des Beileids unsere Teilnahme an ihrer Trauer bekundet.

Wir hoffen nun, dass Du uns und Deinem/unseren Vulkan-Expres auf den weiteren Wegen in die ungewisse Zukunft weiterhin begleitest.

Es steht nicht in unserer Macht, das Rad der Zeit zurückzudrehen und das Geschehene rückgängig zu machen.

Alle Ereignisse verblassen mit der Zeit. Aber die Erinnerung an Dich und die Zeit mit Dir und Deinem Mann Peter bleibt uns unvergessen.

So möchte ich Dir in meiner Eigenschaft als Service-Chef und Nikolaus vom Dienst auch im Namen meiner Kameraden für immer „Auf Wiedersehen“ sagen. Deine lieben Enkel, sie haben Dich so oft und so gerne nach Brohl begleitet, sind uns immer herzlich willkommen.

*Manfred Theisen, Foto: Anja Schüller.*