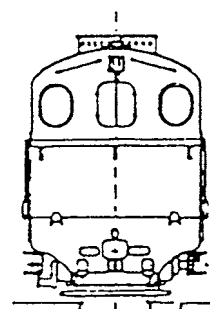


Die Brohltalbahn

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

*25. Jahrgang
Nr. II + III / 2013*



Auf der Steilstrecke



Landschaft pur. Unser Kraftprotz D 5 mit einem Zug voller begeisterter Fahrgäste auf der in Deutschland einmaligen Steilstrecke auf dem Weg nach Engeln. Vielleicht animierte die herrliche Sicht auf die Burg Olbrück einige Passagiere, von Engeln aus eine Wanderung mit vielen Aussichten ins Rheintal zur sehenswerten Burgruine anzutreten und anschließend ab Oberzissen die Rückfahrt im Vulkan-Express durch das Brohltal bis nach Brohl zu genießen.

IMPRESSUM:**Herausgeber:**

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

Verantwortlicher Redakteur:

Karsten Friedrichs, Hauptstraße 286, 53639 Königswinter
 Tel. 0 22 23 / 295 93 05
 e-mail: karsten_friedrichs@web.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Königswinter

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
 Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
 Hans-Ulrich Büchting, Swisttal
 Daniel Brüser, Neuwied
 Stephan Käufer, Bonn
 Volkard Stern, Bonn
 Manfred Theisen, Plaidt

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

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

Konten der IBS:**Für Beiträge:**

Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
 Konto-Nr.: 413195
 IBAN: DE85 5775 1310 0000 413195
 SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Für Spenden:

Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
 Konto-Nr.: 518 548
 IBAN: DE 79 5775 1310 0000 518548
 SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Satzherstellung und Druckabwicklung:

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

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluss:

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der
 30.10.2013.

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

Titelfoto: H. J. Merzbach

INHALT:

Impressum	2
Aktiv bei der Brohltalbahn	3
Vereinsausflug	4-5
Service in den Zügen vor dem Aus?	6
Gelände Neuwied	7
Frühstücksfahrt und Familienfest	8
Oberbauaktion in Weiler	9
Aktion Grünschnitt	9
Blick über den Zaun (10)	10-11
Bahntourismus dient Kultur und Wirtschaft	11
Bericht des Schatzmeisters	12
Man gönnt sich ja sonst nichts	12
Neue Postkarten im Angebot	13
Postkarten gesucht	13
Wie war das damals?	14
Schöne Aussichten auf die Hunsrückbahn	15
10 Jahre Atelier im Bahnhof	15
Brohltalbahn beim Bahnfest	16
Archiv und Auswertung	16
Es ist nicht zu fassen	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.

Am 26.10.2013 ab 14:10
Jahreshauptversammlung
Ort: Rathaus in Brohl

Themenfahrten 2013 mit dem Vulkan-Express

06.10. Frühstücksfahrt

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

12. + 19.10 Gambrinusfahrten

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

26.10. Almagabtrieb am Bahnhof Engeln.

Abendfahrt um 19:00 ab Brohl/Rhein
 Abendfahrt zum rustikalen Lunchbuffet in Bahnhof Engeln. Dort Live-Musik und Tanz. Rückkunft um ca. 04:00 Uhr in Brohl/Rhein.

Aktiv bei der Brohltalbahn

Was macht einen Ehrenamtler aus, der zur Brohltalbahn kommt? Wahrscheinlich ist diese Person schon immer etwas eigene Wege gegangen. Auf jeden Fall hat diese Person bereits eine „Dafür-Mentalität“ als Grundvoraussetzung entwickelt. Vielleicht ist auch ein etwas stärkerer Charakter der Anlass, weil man muss sich schon ein bisschen durchsetzen, vielleicht bei der Ehefrau daheim um fortzukommen, aber bestimmt bei der Bahn, denn dort geht es oft lebendig und laut zu. Zum kleinen Finger verlangt man im Stress des Alltags gleich die ganze Hand. Alle müssen immer alles wissen und können und wehe, wenn nicht.

Eine Bereitschaft zur Professionalität sollte auch vorhanden sein, schließlich sind wir bei einer Eisenbahn und nicht im Kindergarten. Obwohl manchmal....

Die Grundeinstellung, wenn man irgendwo mitmacht, ist wohl oft, dass man etwas an die Gesellschaft zurückgeben will. Die Gesellschaft ist hier im speziellen die Bahn, der man helfen will. Und wenn man sieht, dass der Zug voll ist, dann

ist das Genugtuung für die vielen Anstrengungen. Ein voller Zug mit frohen Fahrgästen, die extra wegen der Bahn angereist sind, das ist der Erfolg für alle Aktiven. Das ist unser Erfolg! Und das seit 25 Jahren.

Jeder im Verein sollte sich fragen, was kann ich ehrenamtlich leisten, wie kann ich mich in den Verein einbringen, wenn man (nebenbei) auch noch arbeitet? Wie können die Aufgaben so organisiert werden, dass Ehrenamtler diese auch noch erfüllen können? Und andererseits, damit nicht einige wenige alles machen müssen.

Was eindeutig fehlt im Verein ist eine Kultur der Anerkennung. Dazu gehören auch interne Feste oder Treffen, bei denen ehrliches Lob und persönliches Dankeschön ausgesprochen werden. Man sollte sich miteinander austauschen bei Aktiventreffen, Sommerfest, Ausflug, Weihnachtsessen etc., um die IBS mit Vereinsleben zu erfüllen. Es gab mal einen Ansatz zu einem monatlichen Treffen der Aktiven im Bahnhof Burgbrohl. Leider war nur wenig Resonanz zu verzeichnen. Es soll sich ein Gemeinschafts-

gefühl im Verein entwickeln. Das geht aber nur, wenn man sich doch öffnet, also mit einander spricht. Daran mangelt es bei uns.

Es ist immer interessant zu hören, wie der Güterverkehr auf der Normalspur sich entwickelt, fließen doch dessen Gewinne in den Schmalspurbereich ein, der ja unser eigentliches Herzensanliegen ist. Das hören wir gerne als Erfolgsgeschichte.

Darüber hinaus aber sollten eher persönliche Kontakte gepflegt werden mit Brohlterer Neuigkeiten oder der Erledigung älterer Themen. Manche finden damit im Verein eine gewisse Heimat. Das ist ein großes Wort.

Aber für den Einzelnen eine erfüllende Aufgabe zu finden, daran sollten alle Kollegen mitarbeiten, damit der Verein mit der Bahn für jeden eine persönliche Bereicherung sein kann. Das war jetzt sehr männlich dargestellt. Das gilt aber genauso für die holde Weiblichkeit, die dringend gesucht wird.

Vermitteln wir das richtige Gefühl aktive Eisenbahnfreunde zu sein? Das ist Frage und Auftrag zugleich.

Text und Foto: **Michael Baaden**



Ehrenamtler Martin Bickenbach am Schmiedefeuer mit einem glühenden Nietnagel für Wagen 109 (siehe auch Seite 16)

Vereinsausflug „Frühlingserwachen auf Schmalspur“

Die diesjährige Studienfahrt, die wieder von IBS und Betriebs-GmbH organisiert wurde, führte uns diesmal, wie in den Vorberichten ausgeschrieben, nach Sachsen-Anhalt und Sachsen, allerdings fernab der bekannten Reiseziele in diesen beiden Bundesländern.

Ca. 20 Teilnehmer hatten sich für die Exkursion angemeldet, die allerdings entgegen der Überschrift und der Planung sich eher als Weihnachtsfahrt gestaltete. Am Freitag, dem 05. April 2013 traf man sich pünktlich am Brohler Bahnhof und nach Beladen des Reisebusses begann die Fahrt Richtung Sachsen.

Die Stimmung im Reisebus wurde durch eine vorgeführte DVD zum „Wilden Robert“ (Döllnitzbahn) schon mal in die entsprechende Richtung gelenkt. Unterwegs nahmen wir noch das Ehepaar Bermel in Solms auf und erreichten nach einer Frühstückspause auf der Raststätte Eisenach (ehem. Grenzübergang BRD-DDR) gegen Mittag das erste Ziel, nämlich den Endpunkt Glossen der Döllnitzbahn. Da noch einige Zeit bis zur Abfahrt der Döllnitzbahn war, nutzten einige Mitreisende die Gelegenheit, die am Bahnhof Glossen beginnende Feldbahn zu besichtigen, die in einen Steinbruchbetrieb führt.

Um 14.26 Uhr startete dann der Regelzug der Döllnitzbahn bei winterlichem Wetter mit unserer Reisegruppe. Außer unserer Gruppe gab es kaum Passagiere im Zug, was sehr schade ist, da die Döllnitzbahn immer wieder als Stilllegungskandidat genannt wird.

Der Zug, der mit einer ehem. ÖBB 2091 bespannt war, führte uns über den ehemals größten Schmalspurbahnhof Europas Mügeln nach Oschatz.

Dort wurde umgespannt, und wir genossen die Rückfahrt nach Mügeln. In Mügeln ergab sich vor der Weiterfahrt noch die Möglichkeit, den Lokschuppen zu besichtigen, in dem zwei Maschinen der Bauart IVk abgestellt waren. Nach einem kurzen Gespräch mit dem Personal vor Ort wurde noch ein Gruppenbild gemacht und dann ging es per Reisebus in Richtung Döbeln, wo im schönen Hotel „Döbelner Hof“ eingeecheckt wurde.

Der Abend des Anreisetages war für jeden individuell gestaltbar. Viele nutzten die Gelegenheit der guten und relativ günstigen Küche des Hotels und blieben im Hause und ließen den Abend bei dem einen oder anderen Glas ausklingen.

Am Samstag, dem 06.04.2013 begann nach dem Frühstück die Fahrt nach Klostermansfeld/Sachsen-Anhalt per Bus. Nach ca. 1,5 Std. erreichten wir das verschneite Klostermansfeld und konnten dort noch einige Mitglieder begrüßen, die ausschließlich das Programm in Klostermansfeld mitmachen wollten.

Ein Kollege der Mansfelder Bergwerksbahn begrüßte uns und erläuterte im Rahmen einer Einführung das Schaffen der Vereinsangehörigen der Mansfelder Bergwerksbahn, aber auch der Beschäftigten der MaLoWa, in deren Werkstätten wir später unsere 11sm sehen sollten.

Nach der Begrüßung und Einführung wurden uns sehr umfassend das Werksgelände und die Hallen der MaLoWa erläutert und vorgeführt. Für viele (so auch für den Autor) war dies überhaupt der erste Besuch eines solchen Betriebes.

Groß war die Freude, den Fortschritt an unserer Lok 11sm zu sehen. Unser Werkstattleiter Harald Zimmer erläuterte ausführlich den jetzigen Stand der Arbeiten, fachliche Gründe für Verzögerungen im Ablauf der Hauptuntersuchung und stand für alle Fragen bestens zur Verfügung.

Nach ca. 2 Stunden Führung konnte sich die Reisegruppe im historischen Wartesaal des DB-Bahnhofes Klostermansfeld mit einem Imbiss stärken. Der Respekt für die wirklich schöne Leistung der Renovierung des Wartesaales fand sich nicht nur beim Autor. Hiernach begann die Sonderfahrt mit der Mansfelder Bergwerksbahn von Klostermansfeld nach Hettstedt.

Die von Lok 20 gezogene Sonderfahrt fand eine kurze Unterbrechung am Gleisdreieck Siersleben für Erläuterungen und die Möglichkeit für Fotos. Auch hier wurde durch die Erläuterungen des Reiseleiters noch einmal deutlich,





wie wichtig der Bergbau und damit auch die Bahn für die Region einmal gewesen ist.

Am Endhaltepunkt in Hettstedt wurde der im Rohbau befindliche Lokschuppen besichtigt. Auf der Rückfahrt nach Klostermansfeld gab es auch Scheinanfahrten mit der Möglichkeit des Fotografierens. Der Genuss dieser Scheinanfahrt wurde durch das wirklich winterliche Wetter nicht nur beim Verfasser etwas getrübt.

Die Lok 20 ist nach der Unfallreparatur wieder ein echtes Schmuckstück, sehr schön sind allerdings auch die Personenwagen der Mansfelder Bergwerksbahn. Im „Barwagen“ breitete sich bei Glühwein und Bier eine gewisse Gemütlichkeit aus.

Nach Erreichen des Bahnhofes Klostermansfeld wurden vor der herzlichen Verabschiedung von den Mansfelder Museumsbahnkollegen noch ein paar Gruppenbilder gemacht. Wie bereits auf den vorigen Exkursionen haben die Veranstalter darauf geachtet, dass auch kulturelle Dinge nicht zu kurz kommen. So fuhren wir per Reisebus von Klostermansfeld nach Lutherstadt Eisleben, um dort Geburtshaus und Taufkirche von Martin Luther zu besichtigen. Unser 2. Vorsitzender stimmte uns auf der Fahrt nach Eisleben schon kurzweilig durch

seine fundierten historischen Kenntnisse auf das Kommende ein.

Die vor kurzem erfolgte Renovierung der Taufkirche Martin Luthers ist sehr gut gelungen. Die Pastorin der Gemeinde erläuterte uns viel zu den vorgenommenen Umbauten und wurde im Bereich der kunsthistorischen Hintergründe, z.B. über das Triptychon auf dem Altar, kompetent von Stephan Pauly ergänzt.

Zum Abschluss dieses eindrucksvollen Tages kehrte die gesamte Reisegruppe in die Eislebener „Lutherschenke“ zum gemeinsamen Abendessen ein. Hierbei konnte man der Reisegruppe anmerken, dass der gesamte Reiseablauf gefallen hat und die Vereinsexkursion

insgesamt als Erfolg zu verbuchen ist. Wünschenswert wäre, dass bei einer nächsten Exkursion die Beteiligung der Vereinsmitglieder höher ausfallen würde.

Nach dem Abendessen wurde wieder nach Döbeln zurückgefahren und nach einem „Absacker“ an der Hotelbar oder auswärts war der schöne Tag zu Ende.

Am Sonntag, dem 07. April 2013 stand vor Beginn der Heimreise noch die Besichtigung der Döbeler Pferdestraßenbahn auf dem Programm. Der Vorsitzende Herr Hitzschke begrüßte uns bereits vor dem Hotel und nach kurzem Spaziergang durch die Döbeler Altstadt besichtigten wir das Pferdebahnmuseum in zwei Gruppen. Eine Fahrt mit der Döbeler Pferdebahn, die ca. 25 min. dauerte, fehlte natürlich nicht.

Zum Abschluss wurden noch ein paar Souvenirs der Pferdebahnfreunde erworben und dann ging es per Reisebus wieder in Richtung Heimat. Brohl erreichten wir am frühen Abend mit vielen guten Eindrücken dieser 3 Tage dauernden Vereinsexkursion. Im Bus wurde auf der Rückfahrt ein möglicher nächster Vereinsausflug besprochen, der ins Erzgebirge führen soll; dann wahrscheinlich allerdings für die Dauer von 4 Tagen.

Text und Fotos: **Stephan Käufer**



Service in den Zügen, steht er vor dem Aus??

Was waren das für Zeiten. Vor noch nicht allzu langer Zeit waren samstags im Servicebereich immer zwischen 3 und 5 Mitstreiter da. Da wurde nicht lange telefoniert, sondern sie waren einfach da.

Und heute??

Im vergangenen Jahr und im ersten Halbjahr 2013 wurde sehr viel geschafft und unsere Fahrgäste waren mit dem geleisteten Service der Mitarbeiter sehr zufrieden. In den Zügen und im Kiosk wurden für die Fahrgäste die Restaurationswaren sowie die Souvenirartikel angeboten und verkauft.

Aber oft war und ist es sehr mühsam und reinste Knochenarbeit für die nur noch spärlich mithelfenden Kollegen und Kolleginnen, um eben diesen Standard zu erreichen bzw. zu halten. Es musste sogar, weil öfters kein Personal für den Service anwesend war, gar mancher Zug nur vom Zugführer / Schaffner allein betreut werden.

Aber warum fehlt Personal??

Nun, zum einen liegt es daran, dass einige unserer Ehrenamtler ja noch einen Beruf haben, und dass dieser wichtiger ist als die Bahn, ist allzu verständlich, und deshalb können sie in der Woche nicht kommen. Aber wir haben ja auch Mitglieder, die, ihnen sei es von Herzen gegönnt, schon ihr Berufsleben hinter sich haben, also Rentner oder Pensionär sind. Es ließe sich doch bestimmt für die angesprochenen Gruppen einrichten, einmal in der Woche an einem Wochentag, oder am Wochenende, denn hier kommen die meisten Fahrgäste, einen Dienst im Servicebereich zu übernehmen.

Gerade an Samstagen ist das Personalaufkommen im Servicebereich, trotz Anrufen und Ansprache der Mitstreiter sehr spärlich. An Sonntagen, dies ist wiederum erstaunlich, sind mehr Mitarbeiter für

den Service da. Hier sei die Frage erlaubt bzw. in den Raum gestellt; warum ist dies so?

Könnte es sein:

- dass man mittlerweile andere Interessen hat?
- dass man mit einem Kollegen nicht auskommt?
- dass die Arbeit zu schwer ist?
- dass das Ganze einem nicht mehr liegt?
- dass die Arbeitszeiten zu lang sind?

Klar, diese Probleme sind uns, die wir für den Servicebereich verantwortlich sind, bekannt. (Auch wir müssen manchmal unseren inneren Schweinehund überwinden.) Aber als wir dem Verein beigetreten sind, hat uns da nicht der Erhalt dieser einmaligen Bahn gelockt und begeistert? Wir sind doch alle angetreten, um diese einmalige Schmalspurbahn zu erhalten bzw. zu einer touristischen Attraktion im Eisenbahnverkehr zu etablieren.

Dass wir dies geschafft haben, zeigt die Anzahl der mitreisenden Fahrgäste. Aber nicht nur in Deutschland ist unsere Bahn bekannt, sondern auch im Ausland, denn der Anteil der ausländischen Fahrgäste, besonders aus Großbritannien und den Niederlanden, wird immer größer. Um dies zu halten bzw. auszubauen, auch im Hinblick darauf, dass unsere Dampfloks 11sm im nächsten Jahr wieder auf der Strecke fahren soll, sollten wir uns nach Möglichkeit aufraffen und einige Stunden der Mithilfe im Monat in die Bahn investieren.

Liebe Mitglieder, geben Sie sich einen Ruck und schauen Sie einmal bei unserer Arbeit zu. Auch die, die so etwas noch nie gemacht haben, sind aufgefordert, einmal bei uns vorbei zu kommen um zu sehen, was wir machen und welche Freude es uns bereitet, mit den Fahrgäs-

ten in Kontakt zu kommen. Denn nur so kann man entscheiden, ob man zum Wohle der Bahn und der Fahrgäste im Servicebereich helfen kann. Zum Service gehört ja nicht nur die Bewirtung der Fahrgäste, auch der Kiosk und der Bahnhof sollten an Wochenenden eigentlich immer besetzt sein. Zur Zeit wird der Kiosk dankenswerter Weise von unserer Friederike Bickenbach am Wochenende betrieben, aber auch hier wird um Meldungen für Mithilfe gebeten. Jeder kann uns nach einer gewissen Einarbeitung helfen. Es muss ja nicht der ganze Tag investiert werden, auch über die Mithilfe am Morgen oder am Nachmittag wären wir sehr dankbar. Wenn Sie Interesse daran haben, melden Sie sich doch bitte bei dem Fahrpersonal, rufen an oder schicken uns eine E-Mail. (Einzelheiten untenstehend)

Eines ist aber klar: Die Arbeit des Servicepersonals kann nicht auf der Schulter von einigen Wenigen getragen werden. Diese Mitarbeiter leisten das ganze Jahr über schon sehr sehr viel Arbeit und stoßen an die Grenze ihrer Belastbarkeit. Wenn es uns nicht gelingt, ehemalige und neue Mitarbeiter für den Service zu gewinnen, werden wir den Verkauf unserer Restaurationswaren in den Zügen einstellen müssen. Das wäre schade für unser Renommee, aber auch die Einnahmenverluste würden uns treffen.

Deshalb, um es nicht soweit kommen zu lassen, **bitte kommt und helft uns**. Denn auch wir vom Bereich Service tragen mit unserer Arbeit zum Erhalt und Wohle der Brohltaleisenbahn bei!! Getreu dem Motto: **Jedem das, was er kann!!!!**

Kontakt: 02636/2104 Bahnhof
bzw. Büro Brohltaleisenbahn
büro@vulkan-express.de

Oder beim Autor 02255/4935
ulrichbuechting@aol.com

Hans-Ulrich Büchting

Gelände Neuwied

Im Januar 2013 übernahm die Betriebs-GmbH langfristig im Bf. Neuwied von der DB einige Liegenschaften. Es handelt sich um die Gleise 27 und 102 sowie um das Erdgeschoss der ehemaligen Nachrichtenmeisterei in der Augustastraße nahe des Bahnhofs.

Das Erdgeschoss besteht aus einer TFZ- Halle als auch aus Sozial-, Büro- und Aufenthaltsräumen. Die Halle (Gleis 102) ist gerade so lang, dass eine V 200 und V 60 darin (gewärmt) untergebracht werden kön-

nen. Außerdem sollen dort Wartungen und Instandhaltungen vorgenommen werden. Bisher haben wir dazu fremde Plätze anmieten müssen.

Speziell für den Zement- und den Ölverkehr sind die neuen Möglichkeiten notwendig, um einen günstigen Verfahrensablauf zu erreichen. In den zwei Gleissträngen sind die Weichen 33 – 35 enthalten, wobei Weiche 33 im geraden Strang „festgelegt“ ist.

Insgesamt handelt es sich nur um wenige Meter Gleis, aber 280 m sind es schon. Das Gleis 27 ist in



ganzer Länge mit Fahrtdraht überspannt. Der Zustand der Anlagen ist relativ gut. Stellwerk und Dieseltankstelle liegen in Sichtweite.

Die angemieteten Räume sind für uns alleine zu groß. Wir haben uns daher um einen Untermieter bemüht, den wir in der Fa. Veolia Umweltservice GmbH gefunden haben.

Diese Gesellschaft reinigt die Vias-Züge der Rheingau-Linie, die direkt neben dem Gebäude auf Gleis 15 und 16 stehen.

Text und Fotos: **Michael Baaden**



Gleise 102 (links) und 27 vor (Bild oben) und nach der Rodung. Gleis 102 in der Halle (Bild o. r.) ist über eine Rampe von außen zugänglich



Wagen 117 bei der HU in Brohl im April 2013. Mittlerweile ist das Fahrzeug wieder als Fahrradwagen im Einsatz

Frühstücksfahrt und Familienfest 2013

Sonntagmorgen am 23.06.2013. Am und im Bahnhof Brohl herrscht Betriebsamkeit, als ich aus meinem Auto steige. Manfred Theisen, unser Arbeitskreisleiter Service, hat schon die Kaffeeautomaten mit Wasser und Kaffee gefüllt und angestellt. Gerade sortiert er das Geld für die Geldbörsen im Zug. Friederike Bickenbach legte im Kiosk letzte Hand an, um die Präsentation unserer Waren im Kiosk ins rechte Licht zu rücken. Hedwig und Anja Schüller schauten in den Waggons nach, die für die Frühstücksfahrt bereits liebevoll hergerichtet waren, ob alles in Ordnung und an seinem Platz war.

Anschließend begab sich Frau Schüller in den Bahnhof, um unseren Michael Haubner bei der Fahrkartenausgabe zu unterstützen. In der Zwischenzeit wurde der Getränkewagen aufgerüstet. Auch der VB 50, der für die Frühstücksfahrt eingesetzt wurde, erhielt einige Kaltgetränke für den Vorrat. Die benötigten Souvenirartikel für den Bahnhof Engeln wurden von mir bereit gestellt und verladen. Endlich kam der Royal - Partyservice und brachte das Frühstück. Schnell luden wir den Transporter aus und brachten in die drei Waggons jeweils die gleiche Anzahl von Platten, Butter, Brötchenkörben usw. Wie immer sollen die Waggons erst kurz vor der Abfahrt für die Fahrgäste geöffnet werden, da es bei den ersten Fahrten Gäste gab, die das Buffet schon gestürmt hatten, ehe alle Fahrgäste im Waggon waren.

Bei der Abfahrt hatte ich mich den Gästen dann kurz vorgestellt und bat darum, doch tischweise zum Buffet zu gehen, damit es nicht allzu lange Wartezeiten gäbe. Die Fahrgäste hielten sich daran und in kürzester Zeit war, außer dem Fahrgeräusch des Waggons, nur noch ein gedämpftes Murmeln zu hören. Ab Oberzissen erzählte ich unseren Fahrgästen etwas über unsere Bahn, unseren Verein, den Laacher

See und die Burg Olbrück. Am Endbahnhof Engeln wurde unser Zug schon erwartet. Das Familienfest rund um den Bahnhof war schon voll im Gange.

Auch ich wurde schon von Michael Baaden erwartet. Er hatte einen Tisch organisiert und mit einem Tuch dekoriert. Flugs wurden unsere Prospekte und Souvenirartikel ausgepackt und auf dem Tisch ausgelegt. Ebenso wurde im VB 50 noch schnell klar Schiff gemacht, denn dieser blieb den ganzen Tag als Ausstellungsstück in Engeln. In der Zwischenzeit wurde der Zug geteilt, die Lok umgesetzt, und es ertönte das Abfahrts-Signal für die Rückfahrt.

Jetzt waren wir hier oben nur noch zu dritt. Thomas Bickenbach befuhr die Bahnstrecke mit der Handhebeldraisine unter der tatkräftigen Hilfe von Fahrgästen. Michael Baaden und ich versuchten, die vorbeischlendernden Besucher des Familientages anzusprechen und auf unsere Bahn aufmerksam zu machen. Gegen 12.30 Uhr fuhr die D 1 mit dem Sonderzug in den Bahnhof ein.

Als dann eine entsprechende Durchsage für die Mitfahrt auf dem Führerstand gemacht wurde, stürmten die Kinder mit ihren Eltern zur

D 1, um eine Führerstandsmitfahrt zu erleben. Ralf Merten und auch Harald Zimmer fuhren mit den Kindern die kurze Strecke bis zum Ende des Gleises am Prellbock. Dies genügte, um ein seliges Lächeln auf die Gesichter unserer kleinen Fahrgäste zu zaubern. Als sie dann auch noch ein Pustefix erhielten, war die Freude grenzenlos.

Michael Baaden und ich wechselten uns immer wieder mit der Besetzung des Standes ab, um auch die vielen anderen Stände am Bahnhof besuchen zu können. Innen im Bahnhof gab es Musik- und Bühnenprogramme mit guter Laune. Leas Atempause und die Malschule sorgten für etwas Selbstbefassung. Feuerwehr und Rotes Kreuz vermittelten die Hilfe für einen Ernstfall. Kinderschminken, Töpfern und Rennwagen-Ausstellung gehörten ebenfalls zum Programm. Der Förderverein der Burg Olbrück verkaufte gebrauchte Bücher. Fazit: Es geht wohl nicht ohne ehrenamtliche Vereine sowie das Engagement von einzelnen Firmen.

Für die Veranstalter des Familienfestes Matze Klapperich, Carlos Engbert (Bahnhofswirt) und Pietro Gaudenti waren unsere Anwesenheit und unsere Aktionen eine Bereicherung. Allerdings hätten Sie für ihre Mühen besseres Wetter verdient gehabt.

H.- Ulrich Büchting



Handhebeldraisine mit Bgm. J. Bell (links) und den Veranstaltern

Foto: Michael Baaden

Oberbauaktion in Weiler (Güterbahnhof)

„Alle Jahre wieder“...! So bekomme ich es von den kleinen Fahr Gästen etliche Male als Weihnachtsmann während den Nikolausfahrten zu hören. Aber „alle Jahre...“ bedeutet im übertragenen Sinne auch, dass wir in den letzten Jahren an Tagen ohne Fahrbetrieb einige Oberbaumaßnahmen hatten. Und diese fielen dann meistens zwangsläufig in den Monat November. Treffpunkt diesmal war die Weiche 2 direkt hinter dem Bahnübergang im Güterbahnhof Weiler.

Unser Vereinsvorsitzender Frank Muth rief, und so fand sich am Samstag, dem 05.11.2012 eine kleine Schar Freiwilliger zur Mithilfe ein. Die Weiche 2 musste erneuert werden. Daher wurde in Brohl nach einer Weiche gesucht und mit dem Profil S 49 auch gefunden. Diese wurde dann provisorisch zusammengebaut und zur Baustelle geschafft. Nach dem Ausbau der alten Weiche wurde der Untergrund am 09.11. ausgekoffert. Dabei wurde, und das war nicht vorhersehbar, diese Tätigkeit zu einer längeren Aktion. Denn beim Auskoffern wurde festgestellt, dass die Kanalisation am Bahnübergang zu hoch angebracht worden war.

Durch die Befahrung der Strecke mit dem Phonolithzug, der natürlich einige Tonnen mehr als die Personenzüge auf die Schiene bringt, war die Kanalisation brüchig geworden. Also musste diese erneuert werden. Am 10.11. hatten wir es geschafft, und nun konnte die neue Weiche eingebaut und verschraubt werden. Am folgenden Samstag haben wir dann die Weiche ausgerichtet, geschottert und gestopft. Am 17.11 hatte sich dann unsere kleine Truppe getrennt. Frank Muth hatte mit 2 Kollegen noch 300 Meter Neubaustrecke fertig eingeschottert.

Unser Trupp war auch zwecks Reinigung der Bahnübergänge unterwegs, damit es dort keine Prob-

leme gibt. Durch das Regenwasser hatte sich wieder Sand, Laub etc. in die Spurrillen gesetzt.

Fazit für mich ist, dass die Arbeiten unheimlich viel Spaß gemacht haben. Auch dank der Kameradschaft untereinander, sowie der guten Vorbereitung durch Frank Muth.

Für mich war dies eine Abwechslung gegenüber den von mir sonst erbrachten Tätigkeiten im Service-dienst der Plan- und Sonderzüge. Vor allen Dingen haben mir die anderen Bewegungsabläufe an der frischen Luft nicht geschadet.

Dann musste ich mich allerdings für den Monat Dezember aus den Arbeiten im Oberbau verabschieden. Warum? Ich zog das Gewand des roten Weihnachtsmannes an und hatte dann immer wieder ein Treffen mit dem Vulkan-Expreß am Haltepunkt Schweppenburg - Heilbrunn. Hier habe ich dann zum 456ten Male den Zug bei der ersten Nikolausfahrt 2012 bestiegen und die Kinder mit unseren Weihnachts-tüten erfreut.

Für das abgelaufene Jahr 2012 ein herzliches und ganz dickes DAN-KESCHÖN für eure Mithilfe und euren Einsatz (wo auch immer) für unser Bähnchen.

Manfred Theisen



Erneuerte Weiche 2 Foto: Michael Baaden

Aktion Grünschnitt

Fahrtechnisch gab es nur die Winterfahrten am 20.01 und am 03.02.13. Da der Grünschnitt zeitlich auch befristet ist, haben wir uns an den Samstagen vor dem Jahreswechsel zur Grünschnitt-Aktion getroffen.

Begonnen haben wir in Burgbrohl ab Weiche 1 in Richtung Brohl. Bei dieser Art der Landschaftsgestaltung kam einiges an Holzstämmen und Geäst zusammen, das den Motorsägen sowie den anderen Werkzeugen zum Opfer fiel.

Gehölz, was zu weit vom Gleiskörper entfernt war und nah an der B 412 stand, wurde mittels Traktor und Seilwinde gefällt, da man von der Schiene aus nicht herankam. Da solche Arbeiten von einem Vereinskameraden hauptberuflich gemacht werden, liefen unsere Aktionen ohne Probleme ab.

An einem dieser Samstage war es so kalt, dass wir nur einen Kurzeinsatz getätigt haben. Der Kaffee zum warm werden und die Heizung zum Trocknen der mit Regen durchtränkten Kleidung waren uns sehr willkommen.

Der nächste Einsatzort war vom Personal und Material her etwas aufwendiger. Es ging zur Auffahrt des Haltepunkts Tönnisstein. Dort wurde mit Hubsteiger und Häcksler gearbeitet.

Die B 412 musste bei dieser Aktion halbseitig mit Warnband abgesperrt werden. Der Verkehr wurde von zwei Kameraden mit Sprechfunkgeräten geregelt. Das an der Auffahrt befestigte Hinweisschild wurde von Staub und Schmutz befreit und ist jetzt wieder besser zu sehen.

Somit konnten die Plan- und Sonderfahrten für 2013 wieder ungehindert durchgeführt werden.

Manfred Theisen

Blick über den Zaun (10)

Mit dem Zahnrad zum Gebirgssee



Die Achenseebahn ist eine Zahnradbahn in Österreich mit einer Spurweite von 1000 mm. Die 6,76 km lange Strecke überwindet einen Höhenunterschied von 440 m.

Im Jahr 1886 wurde eine Konzession für eine Zahnradbahn- und Eisenbahnverbindung von Jenbach bis zur Südspitze des Achensees beantragt. Am 1. August 1888 wurde die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn erteilt. Am 8. Juni 1889 konnte die Strecke dann mit einer Länge von 6,38 km eröffnet werden. 1916 wurde die Strecke dann von der österreichischen Militärverwaltung um etwa 400m verlängert. Als neue Endstation wurde der Bahnhof Seespitz (Achensee) mit einem neuen Schiffsanleger erbaut.



Die Strecke beginnt im Dreispurbahnhof Jenbach (530 m ü. NN), Österreichs einzigem Bahnhof mit drei unterschiedlichen Spurweiten. Hier befinden sich drei Bahnstrecken. Die ÖBB- Strecke von Innsbruck nach Kufstein (1435 mm), die Zillertalbahn (760 mm) und die Achenseebahn (1000 mm) beginnen hier.



Am Lokschuppen in Jenbach beginnt die Zahnstange (System Riggenbach). Nach 1,4 km wird der Bahnhof Burgeck (624 m ü. NN) erreicht. Kurz vor dem Bahnhof Eben (970 m ü. NN, bei Kilometer 3,60) endet die Zahnstange. Hier befindet sich auch der Scheitelpunkt der Strecke. Die Züge wurden bis hierhin geschoben.

In Eben wird die Lokomotive umgesetzt und es findet eine Zugkreuzung mit dem talwärts fahrenden Zug statt. Ab Eben wird der Zug zum Achensee gezogen. Nach kurzem Halt in Maurach (956 m ü. NN, Kilometer 4,8) erreicht der Zug nach etwa 45 Minuten Fahrzeit den Endbahnhof Seespitz am Achensee

Ankunft in Jenbach (oben), Lok 4 in Jenbach mit Zug nach Seespitz (Mitte) und der Zug nach Seespitz auf der Steilstrecke

(931 m ü. NN). Die Strecke hat in dem Zahnstangenabschnitt eine maximale Neigung von 160 ‰ und in der Adhäsionsstrecke von maximal 25 ‰.

Zur Eröffnung der Bahn wurden vier baugleiche Zahnrad-Dampflokomotiven mit der Achsfolge Bzt-n2 beschafft, sie erhielten die Betriebsnummern 1 bis 4 und die Namen Theodor, Hermann, Georg und Carl.

Gebaut wurden sie von der Lokomotivfabrik Floridsdorf in Wien. Nach dem Zweiten Weltkrieg diente Lok 4 als Ersatzteilspender und wurde danach verschrottet. Im Jahr 2005 wurde wieder eine Lok 4 angeheizt, sie wurde aus Altbestandteilen der anderen Lokomotiven aufgebaut.

Die Strecke wird ausschließlich mit den vier Dampflokomotiven betrieben, lediglich im Bahnhof Jenbach steht eine Diesellok für Rangierarbeiten bereit. Diese kann die Strecke aber nicht befahren und muss für Gleisbauarbeiten zwischen Eben und Seespitz per Tieflader dorthin gebracht werden.

Die Strecke dient ausschließlich dem Personenverkehr, es stehen mehrere zweiachsige Personenwagen zur Verfügung, die 1889 gebaut wurden. Die Züge bestehen meist aus einem geschlossenen Wagen und einem offenen Sommerwagen. Zu internen Transporten stehen auch einige Güterwagen zur Verfügung.

Text und Fotos: **Daniel Brüser**

Bahntourismus dient Kultur und Wirtschaft

Museums- und Touristikbahnen sind für interessierte Fahrgäste Ausschlag gebender Auslöser, ihre Reisepläne bewusst zu einer Eisenbahn hinzulenken. Warum kommen die Leute zu uns, warum fahren sie mit? Ist das die Technik, die Landschaft unserer Region oder einfach weg von daheim?

Der Antworten gibt es viele; je mehr man die Gäste dazu befragt. Die Bahn ist aber immer der Auslöser für diesen Tourismus aus vielen Gründen mit vielerlei Auswirkungen.

Das Beherbergungsgewerbe, die Gastronomie, der Einzelhandel und andere touristische Einrichtungen partizipieren von der örtlichen Touristikbahn. Es zeigt sich eine starke Wechselwirkung zwischen der Eisenbahn und dem wirtschaftlichen Erfolg der anderen Reiseziele der Umgebung. Bahntourismus ist nicht nur isolierter Ausflugstourismus allein sondern auch und im besonderen Technik- und Kulturtourismus, der für die Region von wirtschaftlichem Interesse ist. Konkret: Da haben alle etwas davon.

Dieser Erfolg, also die daraus entstehende Wirtschaftskraft, fördert ihrerseits neue kultur- und technikrelevante Investitionen bei den prosperierenden Gewerbetreibenden der Tourismuswirtschaft.

Aber auch bei der Eisenbahn können weitere Projekte damit in Angriff genommen werden, die wiederum später neues Besucherinteresse auslösen, z. B. mit speziellen Loks und Wagen. Bei der Brohltalbahn gibt es noch viele Projekte. Diesbezüglich wird es bei einer Museumsbahn nicht an Ideen mangeln, wie man den Betrieb so interessant gestaltet, dass er immer wieder als initiatives Argument für die Reisepläne von Familien, Vereinen und Einzelreisenden den Ausschlag gibt.

Michael Baaden



Zugkreuzung mit Lok 3 und 4 in Eben (oben) und Lok 4 bei der Einfahrt in Seespitz

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

Maxim Roßdeutscher, Bonn
Barnim Raspe, Köln
Michael Bund, Brühl
André Zavelberg, Rheinbach
Gerd Weber, Swisttal
Tanja Kraft, Dortmund

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

Spendenaktion 11sm

Folgender Betrag ist bis zum 30.07.2013 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 410.240,-

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

Für Spenden ab EUR 50 erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 30.07.2013:

Hans-Joachim Boltersdorf, Brohl-Lützing
Norbert Diederichs, Brohl-Lützing
Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing
Ursula Breuer, Burgbrohl
Bernd Dettmer, Burgbrohl
Manfred Stützer, Königswinter
Günter Herbst, Mainz
Ulrich Graffmann, Bonn
Stefan Händel, Höhr-Grenzhausen
Rolf Kleine, Bonn
Wolfgang Becker, Bad Hönningen
Michael Hundt, Falkenhorst
Hans-Josef Merzbach, Bonn
Jürgen Gies, Grafschaft
Hartmut Halm, Aachen
Hans-Peter Rosenberg, Neuwied
Winfried Bergmann, Wuppertal
Dr. Ulrich Hauth, Koblenz
Heinrich Schöneisen, Bonn
Horst-Dieter Hettler, Waldesch

Die Dampflok 11sm befindet sich weiter in der Aufarbeitung, derzeitige Tätigkeitsbereiche sind die Kesselbefeestigung, Bearbeitung des Zylinders hinten links, das Gestänge, aber auch Bremsanlage, Wasserkästen und Führerhaus. Zur Finanzierung dieser aufwändigen Arbeiten benötigen wir auch weiterhin Ihre Unterstützung, bitte spenden Sie für den Dampf im Brohltal!

Tobias Baaden

kens. Das Projekt „Dampfbahnroute Sachsen“ lässt grüßen. Und auch die Förderung des Freistaats dieser Tourismusidee mit relativ großen Mitteln.

So ergab es sich bei den regelmäßigen Treffen der beteiligten Bahnen, eine gemeinsame Vermarktung deutschlandweit anzugehen.

Jede Bahn schoß etwas hinzu (Es war schon etwas mehr als nur etwas.) und heraus kam eine 52seitige Broschüre mit bunten, werbewirksamen Aufnahmen, die die Vielfalt der kleinen Bahnen in den Landschaften vom Meer bis ins Gebirge präsentieren: Eine Reise durch Deutschland.

Anteilsmäßig entfielen vom Inhalt auf die Brohltalbahn vier Seiten, also je zwei Doppelseiten im Maß DIN A4 quer. Etwa 4.000 Exemplare stehen uns zur Verfügung.

Die Bilder unserer Brohltalbahn vermitteln das notwendige Spektrum von Fahrzeugen, Landschaft und Bauwerken. Ansonsten präsentiert das Heft das Fluidum der deutschen Kleinbahnen und zwar hauptsächlich die mit Dampf betriebenen.

Dies soll anregen, um weitere, neue Bevölkerungskreise zu einem Besuch bei den Bahnen zu animieren. Die Eisenbahn, speziell die Kleinbahn, ist leider nicht mehr überall präsent. Dazu soll die Broschüre kostenlos bereitliegen und interessierten Gästen überreicht werden.

Angst vor Konkurrenz haben die Beteiligten nicht, dafür sind die Standorte zu weit entfernt. Selbst im Erzgebirge ist das kein Thema. Viel mehr soll deutschlandweites touristisches Auftreten der Schmalspurbahnen auch zukünftig den Bekanntheitsgrad deutlich steigern. Denn nur zahlende Fahrgäste sichern die weitere Existenz der Bahnen.

Michael Baaden

Man gönnt sich ja sonst nichts

Es lag jetzt nicht im Besonderen am 20 jährigen Jubiläum der Betriebs-GmbH, welche sich im April etwas gönnte, was sie sonst nie machen würde. Es bedurfte aber mal wieder eines Anstoßes von außen.

Die Arbeitsgemeinschaft „Deutschlands Dampfbahnen“ erstellte mit 50.000 Exemplaren die Werbe-

broschüre „Romantik auf schmaler Spur“. Vertreten sind darin die meisten deutschen Schmalspurbahnen mit Dampfbetrieb, 13 an der Zahl.

Die Idee dazu wurde in Sachsen geboren, wo auch sonst, sind doch dort sieben Bahnen nahe beieinander gelegen und führend in der Vermarktung des Kleinbahngedan-

Neue Postkarten im Angebot

Die IBS hat seit Mai 2012 drei neue Postkarten im Verkaufssortiment.

IBS 13:

„Grüße von der Brohltal-Eisenbahn“ als Viererkombination mit den Fahrzeugen D 5, VT 30, D 1 und Wagen 26 in buntem farbliehen Mix. Bildautor ist Michael Baaden. Die ähnlich gestaltete Vorgängerkarte IBS 8 verkaufte sich recht gut, so dass es nahe lag, ein gleiches Muster aufzulegen.

IBS 14:

D 5 mit VB 50, offenem Waggon 458 und Wagen 31 auf dem Tönissteiner Viadukt anlässlich der Veranstaltung „175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ am 06.04.2010. Bildautor ist Jan-Nikolai Kühnen. Von unserer markanten D 5 hatten wir bisher noch keine Postkarte erstellt.

IBS 15:

Gastdampflok 99 6101 der Harzer Schmalspurbahnen mit einem langen von VT 30 geschobenen „Vulkan-Expreß“ auf dem Fußhöhlendamm am 07.06.2007. Bildautor ist Detlef Grein. Gastlokomotiven auf Postkarten hatte die IBS aus guten Gründen bislang nicht herausgebracht.

Michael Baaden

Postkarten gesucht

Die IBS hat in früherer Zeit Postkarten mit ihren eigenen Fahrzeugen herausgebracht. Wegen des Zeitablaufs ist heute nicht mehr allen Kollegen bewusst, wann, welche Postkarte mit welchem Motiv herauskam. Es werden gesucht: Postkarten Nr. 2 -4 und 6. Wer kann Originale/Kopien vorlegen mit Vorder- und Rückseite? Originale werden selbstverständlich zurückgegeben, wenn das gewünscht wird.

Michael Baaden



Obin noch im Himmel? Wie war das damals?

Glücklicherweise tauchen noch immer Bilder von unserer Bahn auf, die vor mehreren Jahrzehnten aufgenommen wurden und so auch heute noch Einblicke in das damalige Betriebsgeschehen vermitteln können. **Volkhard Stern** erfreute die Redaktion mit der Zusendung und Kommentierung der nachstehenden Fotos.

Vor über 45 Jahren, am 14. Oktober 1967, entstanden diese Bilder von einem Sonderzug im Brohltal mit der damals noch ganz neuen Lok D 3 und dem VB 50, welcher seinerzeit das einzige verbliebene Reisezugfahrzeug im Brohltal war.

Die Bilder zeigen den Sonderzug mit Lok D 3 in Brenk (o. r. u. li.) und in Oberzissen

Diese Fotos von Heinz Meyer stammen aus der Sammlung von Wolfgang Reimann



Vor mehr als einem halben Jahrhundert entstanden die unteren Bilder von Wolfgang Reimann. Lok 11sm rangierte am 6. April 1962 in Brohl. Wie man sieht, konnte die Mallet auch Regelspurwagen problemlos an den Haken nehmen. Interessant auch das frühere Schrankenwärterhäuschen am ehemaligen Bahnübergang der Bundesstraße in Brohl.



Schöne Aussichten auf die Hunsrückbahn (Und auf die Brohltalbahn???)

So beschrieb die Rhein-Zeitung am 19.05.2012 den neuen Wanderweg zwischen Boppard und Buchholz. Der als Attraktion bezeichnete Weg bietet hier und da Aussichten auf die mittelhessische Landschaft als auch die an Bauwerken reiche Hunsrückbahn, die zugleich die steilste Bahnstrecke im Westen Deutschlands darstellt (1:16,5).

Was überall an den attraktiven Bahnen am Mittelrhein möglich ist, bei der Brohltalbahn soll das nicht sein. Im Ahrtal, Kasbachtal, Brexbachtal und am Rhein sowieso; alles geht, und wandert oder radelt entlang der landschaftlich schönen Bahnen.

Und auch im Erzgebirge hat fast jede Museumsbahn ihren parallelen „Erlebnispfad“, der im Tourismus sogar eigenständig beworben wird, also ohne direkten Bezug zur jeweiligen Bahn. Die Wege sind für sich bereits ein Ziel im Tourismus. Jeder Weg bietet Hinweise auf die nächsten Restaurationen, Besichtigungsmöglichkeiten etc.

Warum bekommen die das alles hin? Seit 25 Jahren sind wir im

Brohltal dran, unserem Wunsch nach einem bahnparallelen Rad- und Wanderweg Nachdruck zu verleihen. Wir befördern 60.000 Personen pro Jahr im Brohltal, von denen viele auch gerne noch an der Strecke hin- oder zurückwandern würden. Das scheint für die Politik aber nicht wichtig zu sein, dass man sich dieses Themas annehmen würde. Der Autor wartet heute noch auf den Rückruf eines zuständigen Herrn bei einer zuständigen Behörde.

Der Brief der IBS werde nach dem Urlaub des Zuständigen auch beantwortet. Das ist jetzt fast 15 Jahre her. Zwischendurch hörten wir auf unsere mehrfachen Erinnerungen dumme oder ausweichende Sprüche. Lediglich Bürgermeister Höfer sagte mal klar, dass ein solcher Weg nicht infrage komme, da speziell im unteren Talbereich das undurchführbar sei. Es ist klar, wo kein Wille ist auch kein Weg.

Aber überall im Tal wurden Rad- und Wanderwege ausgeschildert, die überall hin führen, nur nicht nach Brohl an den Rhein. Manche Wege enden sogar an der Verbandsgemeindengrenze, zum Beispiel am Jägerheim. Es scheint hier wirklich so zu sein, nur die Eisenbahn verbindet.

Michael Baaden



VEN 650 352 bei Boppard

Foto: Michael Baaden

10 Jahre Atelier im Bahnhof

Am 30. Juni feierte die Künstlerin Christel Lenzgen zehnjähriges Jubiläum mit ihrem Maleratelier im Bahnhof Niederzissen. Sie benutzt den Oberstock des denkmalgeschützten Gebäudes als Ausstellungsräume und natürlich als Werkstatt.

Seit her ist das Atelier eine Anlaufstation für Gäste und Kunstinteressierte geworden, nicht nur für die Fahrgäste des „Vulkan-Expreß“. Frau Lenzgen genießt die Unterstützung ihrer Familie. Sie hat damals auch für das Ende der Verwahrlosung des Hauses gesorgt, welche eine zeitlang drastisch um sich griff. Mit dem Ausbau des Erdgeschosses zu modernen WC-Anlagen und der Umfeldherrichtung hat der Bahnhof wieder eine besondere Funktion gewonnen. Die Belebung speziell mit dem Atelier führt zu einem neuen Tourismus. Genau das soll es sein. Auch in heutiger Zeit kann man einen (alten) Bahnhof sinnvoll nutzen. Ideen sollte man haben. Eine solche hatte damals wohl Hermann Höfer. Frau Lenzgen ist auch im Verkaufsteam im „Vulkan-Expreß“ tätig.

Michael Baaden



Bahnhof Niederzissen im Dornröschenschlaf vor der Nutzung als Atelier

Foto: Ortwin Wildeman

Die Brohltalbahn beim Bahnfest im DB Museum Koblenz

Am 08. und 09. Juni 2013 fand das alljährliche Sommerfest im DB Museum Koblenz unter dem Motto „Fest der Traktionen“ statt. Die Lokomotiven V 65 und 295 049-1 der Brohltalbahn waren beim Bahnfest anwesend.

Sie hatten die Aufgabe, die Brohltalbahn zu repräsentieren und das DB Museum bei der Bereitstellung der Fahrzeuge für die Lokparade, die am Samstag des Festwochenendes stattfand, zu unterstützen. Bei der Veranstaltung konnte die Gelegenheit genutzt werden, um mit

interessierten Besuchern ins Gespräch zu kommen und um so die Brohltalbahn in Erinnerung zu rufen bzw. bei Besuchern, die uns bisher nicht kannten, vorzustellen.

Nach dem Bereitstellen der Fahrzeuge für die Lokparade begann die Vorbeifahrt, bei der auch die Triebfahrzeuge der Brohltalbahn zu sehen waren. Unter anderem waren auch folgende Lokomotiven zu sehen: 01 150, der Adler, E 10 348, 139 135-8 von Lokomotion, 141 228-7, E 44 002, E 60 10, E 69 03, 218 137-8 V 65 011, 216 067-9 und 33 068-5. Die Veranstaltung und die Repräsentation der Brohltalbahn waren sehr gelungen.

Text und Foto: **Daniel Brüser**



Attraktive Vertreter der Brohltalbahn beim Museumsfest: V 65 und 295 049

ARCHIV UND AUSWERTUNG

Zum 1. Mal und mit viel Freude konnten wir eine größere Ausarbeitung zur Kenntnis nehmen, welche zu großen Teilen aus dem Archiv Jakubowski resultiert. In der „Eisenbahn Geschichte“ Oktober 2012 der DGEg publiziert unser Mitglied Michael Heinzl die Abhandlung „Die kurze Renaissance der Vennbahn“ über die Wiederherstellung des ostbelgischen Eisenbahnnetzes nach dem Zweiten Weltkrieg. Die legendäre Vennbahn hatte es Hans-Joachim Jakubowski schon immer angetan. So fand er sich häufig in Deutschbelgien ein, um

den Niedergang dieser einst großen Bahnstrecke zu begleiten. Es ergab sich, dass er 2005 bei der Räumung des Bahnhofs Weywertz den richtigen Riecher entwickelte und im Altpapiercontainer die originalen Bahnhofsakten von 1944 bis 1958 fand.

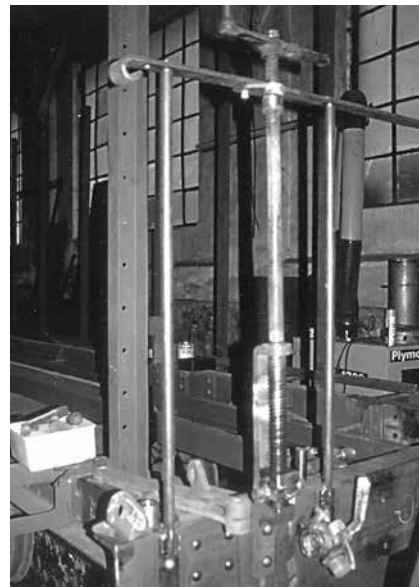
Die Auswertung der größtenteils französischen Unterlagen geben ein umfassendes Zeitbild der Bahnen in Ostbelgien. Wir danken dem Kollegen Heinzl für seine Fleißarbeit, dieses interessante Thema anzugehen. Und noch mehr danken wir für die Spende des Autorenhonorars, was uns die finanzielle Anschaffung des Archivs deutlich angenehmer sehen lässt.

Michael Baaden

Es ist nicht zu fassen

Nach nun mehr 11 Jahren fasste eine kleine Gruppe Aktiver um den Jahreswechsel 2012/13 den Entschluss, den Wagen 109 weiter aufzuarbeiten und auch fertig zu stellen, endlich. Ungefähr seit der Jahrtausendwende steht das Gerippe in der Werkstatt herum, ohne dass daran gearbeitet wurde. Zwischen 1997 und 1999 waren die Kollegen Michael Haubner, Hans Merzbach, Gerhard Hilger und Gerhard Weber mit der grundlegenden Herrichtung befasst, zeitlich und personell oft unabhängig voneinander.

Bei einem Güterwagen ist so viel eigentlich nicht dran. Man entkernte den Wagen komplett. Die lange Zeit im Freien ging nicht spurlos an Holz und Stahl vorbei. So muss heute vieles neu hergestellt werden. Es wurden neue Pufferbohlen angefertigt, genauso wie neue Winkel- und U-Eisen etc. den Wagenkasten wieder erahnen ließen. Dabei blieb es.



Im April wurde echt genietet, wie das früher auch üblich war. Unsere jüngeren Kollegen machten gerne dabei mit. Da kommt Freude auf. Sind wir also frohen Mutes, wie sich die Arbeiten entwickeln. Bis August waren gute Fortschritte für den Chronisten zu erkennen.

Text und Foto: **Michael Baaden**