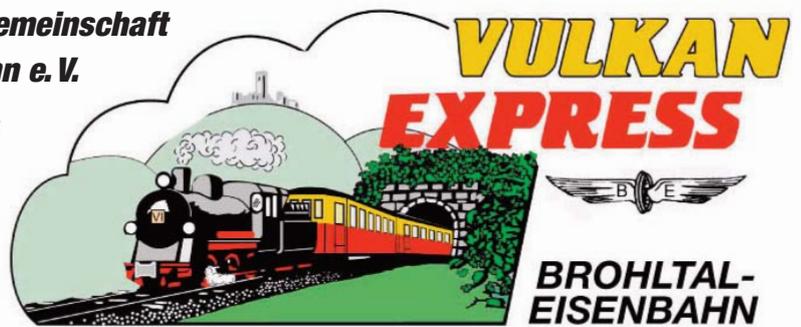


Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal Schmalspurreisenbahn e. V.

27. Jahrgang – Nr. 2+3/2015



Die Brohltalbahn



Inhalt

<i>Editorial/Impressum</i>	2	<i>V 90 und der Papierverkehr</i>	15
<i>Diesellok-Jubiläum bei der Brohltalbahn</i>	3	<i>Werkstattnotizen aus dem Brohler Lokschuppen</i>	16
<i>Der besondere Tag – 25. April 2015</i>	4	<i>Unsere Schmalspurbahn</i>	17
<i>Geleitworte zur Einweihung der Dampflokk 11sm</i>	6	<i>Jägerheim geschlossen</i>	18
<i>Eisenbahnfreundetag</i>	9	<i>Neue Tourist-Info Maria Laach</i>	18
<i>Ein besonderer Gütertransport</i>	10	<i>Spendenumschläge</i>	18
<i>Blutige Gleise im Brohltal</i>	12	<i>Spendenauswertung 11sm</i>	19
<i>Brohltalbahn-Homepage in neuem Gewand</i>	13	<i>Bericht des Schatzmeisters</i>	19
<i>Dampflokk 11sm unter Gottes Schutz gestellt</i>	14	<i>Mauerarbeiten am Tönissteiner Viadukt</i>	20
<i>Eisenbahn-Romantik VideoExpress 131</i>	15		

Editorial

Der Neuanfang ist gemacht!

Es geht weiter und „Die Brohltalbahn“ erscheint nun im neuen und frischen Erscheinungsbild wieder regelmäßig!

Ein knappes halbes Jahr ist es her, dass Sie die letzte Ausgabe in den Händen halten durften. Verschiedenste Umstände hatten dazu geführt, dass es in der bisherigen Form nicht weitergehen konnte. Hier sind zum einen technische Gründe zu nennen. Mit dem Kauf einer aktuellen Software sind wir diesbezüglich nun aber wieder gut aufgestellt. Zum anderen hat unser langjähriger Redakteur Karsten Friedrichs seine Tätigkeit nicht mehr fortführen können. Ohne direkt einsatzfähigem Nachfolger entstand somit also eine schmerzhaft Lücke in der Kontinuität unserer Vereinszeitung. Für die bisherige Tätigkeit möchte ich Karsten an dieser Stelle noch einmal herzlich danken!

Den Wechsel in der Redaktion haben wir nun genutzt, um unsere Zeitschrift optisch aufzufrischen. Nachdem der Farbdruck seit einigen Ausgaben etabliert war und zu durchweg positiven Rückmeldungen führte, haben wir die Gestaltung nun an unsere Fahrplanprospekte angeglichen. Hierdurch soll ein einheitlicher Außenaustritt erreicht werden, in den sich auch unsere neue Homepage bereits einfügt. Neben unserem Logo trägt hierzu die Farbwelt aus den klassischen Brohltalbahn-Farben grün und beige entscheidend bei.

Die vorliegende Doppelausgabe ist gut gefüllt mit einem breiten Spektrum an Themen aus der Welt der Brohltalbahn. Eine weitere Ausgabe planen wir für das Jahresende 2015, ab dann soll „Die Brohltalbahn“ wieder vierteljährlich erscheinen. Ob dies gelingt, hängt nicht zuletzt an der fleißigen Zulieferung möglichst zahlreicher Autoren und Fotografen! Tragen Sie aktiv etwas zum Gelingen unserer Zeitschrift bei und schreiben Sie Interessantes rund um die Brohltalbahn für unsere nicht ganz so aktiven Mitglieder auf! Für Wort und Bild ist die Redaktion stets dankbar – mailen Sie bitte an presse@brohltalbahn.de.

Nun wünsche ich Ihnen eine spannende Lektüre und gute Unterhaltung mit der ersten neugestalteten Ausgabe von „Die Brohltalbahn“.

Michael Hergarten
AKL Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Impressum

Herausgeber:

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.
Sitz: Brohl-Lützing/Rhein

Geschäftsstelle:

Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03; Fax 0 26 36 / 8 01 46

Internet: www.vulkan-express.de

E-Mail: buero@vulkan-express.de

Facebook: Brohltalbahn/Vulkan-Expresß

Verantwortlicher Redakteur:

Michael Hergarten, Ostenhellweg 1, 44135 Dortmund
Tel.: 02 31 / 2 88 62 62 - E-Mail: presse@brohltalbahn.de

Satz, Druck und Verarbeitung:

Druckerei Schmidgen, An der Raste 4, 56653 Wassenach
Tel.: 0 26 36 / 47 81 - E-Mail: info@druckerei-schmidgen.de

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

45,- € Einzelpersonen

20,- € Schüler/Studenten/Jugendliche

70,- € Familien

Konten der IBS:

Für Beiträge:

IBAN: DE85 5775 1310 0000 4131 95

SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Für Spenden:

IBAN: OE79 5775 1310 0000 5185 48

SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 30.11.2015.

Nachdruck und Vervielfältigung von Texten und Bildern nur mit Erlaubnis des jeweiligen Urhebers!

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

Titelbild: Lok 11sm mit dem „Vulkan-Expresß“ auf dem Tönissteiner Viadukt. Foto Ulrich Clees

Sonderfahrten/Termine

28. November - 13. Dezember 2015
Nikolausfahrten mit Dampflokomotive 11sm

29. November 2015
Weihnachtsgansfahrt

26. Dezember 2015
Weihnachtsfahrt

31. Dezember 2015
Silvesterfahrt

ab 17. Januar 2016
zweiwöchentlich Winterfahrten

15.-17. April 2016
Vereinsausflug in die Niederlande

Diesellok-Jubiläum bei der Brohltalbahn

Loks D1 und D2 seit 50 Jahren im Einsatz

Seit nunmehr 50 Jahren sind die „klassischen“ Diesellokomotiven der Brohltalbahn im Einsatz zwischen Brohl und Engeln. Die als „D1“ bzw. „D2“ bezeichneten Loks sind nach wie vor eine tragende Säule im Betrieb des „Vulkan-Expresß“ sowie des Güterverkehrs.

Am 30.10.1965 wurden die beiden von Orenstein&Koppel in Dortmund gebauten Maschinen der Brohltalbahn geliefert. Sie läuteten damit endgültig den Traktionswechsel im Brohltal ein: während der Personenverkehr schon in den 1930er Jahren auf Triebwagen umgestellt und 1961 schließlich eingestellt wurde, war der rege Güterverkehr bis Mitte der 1960er Jahre fest in der Hand von Dampfloks, u. a. der in diesem Jahr wieder in Betrieb genommenen 11sm. Mit der Ablieferung der beiden Dieselloks änderte sich dies völlig. Die 11sm verblieb als „letzte Reserve“ noch einige Zeit im Einsatz, alle übrigen Dampfloks wurden abgestellt. Mit der Nachbestellung einer dritten baugleichen Diesellok, der „D3“, konnten schließlich alle Zugleistungen von den modernen Lokomotiven übernommen werden.

Der Rationalisierungseffekt war den von Stephan Pauly und Andreas Wildemann ausgewerteten Archiv-Unterlagen zufolge beachtlich: während über Jahre hinweg vier bzw. sechs Dampfloks im Güterverkehr eingesetzt wurden, konnte nun die beinahe gleiche Tonnage mit nur drei Dieselloks und entsprechend reduziertem Personalaufwand bewältigt werden!

Die jeweils rund 300 PS starken dreiachsigen Loks sind traktionsfähig, d. h. von nur einem Lokführer können über eine Vielfachsteuerung zwei gekoppelte Dieselloks gesteuert werden. Hierdurch sind die Loks flexibel einsetzbar und für leichte Züge ebenso geeignet wie in Doppeltraktion vor schweren Güterzügen. Auch

für den Rangierdienst im Rheinhafen Brohl wurden und werden die Loks eingesetzt: die asymmetrisch angebrachten Normalspurrpuffer ermöglichen hier das Verschieben von normalspurigen Waggons, z. B. jenen der Deutschen Bahn.

Auch vor dem historischen Personenzug, dem „Vulkan-Expresß“, werden die Lokomotiven seit dem Verkauf der Stammlok „D4“ in den

1980er Jahren regelmäßig eingesetzt. Die im klassischen Brohltalbahn-Anstrich in beige/grün lackierten Maschinen befördern jährlich Tausende Ausflügler vom Rhein in den Vulkanpark Brohltal / Laacher See. Die nächsten Gelegenheiten dazu bieten sich an Weihnachten, Silvester sowie ab dem 17. Januar alle zwei Wochen bei den Winterfahrten.

Michael Hergarten



Die Dieselloks D1 und D2 begegnen sich im Personen- und Güterverkehr im Bahnhof Brenk.

Foto: Ulrich Clees



In Doppeltraktion verlassen beide Maschinen mit dem „Vulkan-Expresß“ den Bahnhof Oberzissen in Richtung Engeln. Im Hintergrund steht Lok 11sm.

Foto: Ulrich Clees.

Der besondere Tag – 25. April 2015

Für den Samstag, 25. April 2015, hatte die IBS zu den offiziell ersten Fahrten mit Lok 11sm eingeladen. Die Wiederinbetriebnahme für Spender und geladene Gäste sollte auch den Höhepunkt der Veranstaltungen des Jahres darstellen. Wann wird es sonst nochmal zu so einem Ereignis kommen?

Für morgens um 10:00 Uhr hatten wir die edlen Spender eingeladen, denen die allererste Fahrt vorbehalten sein sollte. Knapp 200 Gäste hatten sich angemeldet, von denen dann 85 echte Spender von insgesamt 260 waren.

Empfangen wurden die Gäste dem Anlass entsprechend mit Sekt und Brötchen. Eigentlich hatten wir mit weniger Gästen gerechnet, aber es war schön, dass unsere Dankfahrt mit Lok 11 so viel Interesse hervorrufen konnte.

Für den Nachmittag waren ca. 500 Einladungen an Politiker, Geschäftsfreunde, Eisenbahnfreunde, Heimatfreunde, Historiker, Kulturschaffende und Touristiker hinausgeschickt worden. Ca. 350 Gäste beehrten uns mit ihrer Anwesenheit. Viele Gäste kamen auch schon früher als gedacht, so dass wir bereits ab ca. 13:30 Uhr einen wirklich großen Bahnhof zwischen Lokschuppen und Brohl B.E. erlebten.

Im Lokschuppen wurden den Spendern Suppe und Getränke gereicht, war doch für diesen Tag schlechtes Wetter vorhergesagt. Dieses trat aber nicht ein, so dass wir die Veranstaltungen gut im Freien durchziehen konnten.

Es galt nämlich, offiziell die geladenen Gäste zu begrüßen und

zwei Reden zu halten. Der Vorsitzende Frank Muth sprach thematisch etwas mehr zur Technik und Besonderheit der Mallet, der Autor mehr zum historischen Ablauf der letzten 40 Jahre von Lok 11 und der finanziellen Situation für die Wiederaufbereitung. Die Ansprachen sind in diesem Heft abgedruckt.

Des Weiteren überbrachte Ministerialdirektor Randolph Stich aus Mainz die Grüße der Ministerpräsidentin Malu Dreyer sowie des Ministers Roger Lewentz. Er würdigte ausdrücklich das Engagement der IBS. Letzteres wurde auch von den beiden Verbandsbürgermeistern Bell und Weidenbach anerkannt, die kurze Grußworte an die Versammlung richteten.

Bei beiden Fahrten machten wir eine Viertelstunde Pause im Bahnhof Burgbrohl. Hier genossen unsere Gäste die Neueröffnung des Lokals, das von der Familie Weber vom Schloss Burgbrohl in den letzten Monaten neu hergerichtet wurde. Es gab Sekt und Gulaschsuppe zum Besten. Wir danken der Familie Weber für



Gruppenbild vor der Abfahrt zur Spenderfahrt am 25.04.15.

Foto: Volkhart Stern

den gelungenen Einstand. Endlich ist der Bahnhof wieder geöffnet! Hoffentlich entwickelt sich das Lokal zu einem touristischen Anlaufpunkt im Brohltal, auch wenn es zum Redaktionsschluss bereits nur noch für gebuchte Veranstaltungen öffnet.

Bei der Nachmittagstour reichten wir für die Fahrgäste im Bahnhof Oberzissen Kaffee und Kuchen, teils in Gaspers Grillimbiss und teils aus einem mobilen Verkaufswagen. Ein sehr kurzer Fotohalt im Bahnhof zeigte auch den weniger Interessierten, wie eine Dampflok zischt, arbeitet, dampft, raucht und wie das doppelte Mallettriebwerk sich bewegt.

Bei beiden Fahrten hatten wir in Oberzissen Kreuzung mit dem Planzug. Vorher und nachher ergaben sich wieder die Minuten der Kommunikation, die an diesem Tag immer viel zu wenige waren. Man traf Leute, die man schon lange nicht mehr gesehen oder gehört hatte.

Gerne hätte sich der Autor mit noch mehr Gästen unterhalten bzw. neue bisher unbekannte Personen angesprochen. Einige Besucher kamen von weit her wie z. B. Borkum, Harz sowie von den anderen Meterspurbahnen in Deutschland. Von vielen Gästen erhielten wir Glückwünsche, Lob und Anerkennung ob des großen Werks der Wiederherrichtung von Lok 11. Es war einfach schön, dieses so oft zu vernehmen.

Der Autor war menschlich sehr angetan von der Anwesenheit unseres größten Einzelspenders und seiner Gattin, die beide in ihrer zurückhaltenden Art den außerordentlichen Anlass merklich genossen. Auch waren noch die Senioren der BEG, Direktor Henseler sowie die Herren Rausch und Nett mit dabei.

Wer hätte jemals gedacht, dass Lok 11 für so viele Besucher der besondere Anlass zum Zusammenkommen sein würde? Der Mythos Mallet lebt. Dieser Tag hat es wieder gezeigt.

Michael Baaden



Am Bahnhof Burgbrohl wurde eine 15-minütige Pause eingelegt - Gelegenheit zum Besuch der (inzwischen im Regelbetrieb leider schon wieder geschlossenen) Bahnhofsgaststätte.
Foto: Michael Haubner



Großer Bahnhof in Oberzissen. Der Sonderzug mit 11sm hat seinen Endbahnhof erreicht. Die Gäste genießen unseren neuen Star.

Foto: Michael Haubner

Geleitworte zur Einweihung der Dampflok 11sm

Grußwort des 1. Vorsitzenden der IBS, Frank Muth

Verehrte Gäste, liebe Freunde der Brohltalbahn.

Ich darf Sie, als 1. Vorsitzender der IBS, herzlich willkommen heißen zur Einweihung unserer neuen-alten Dampflok 11sm. Ich begrüße auch recht herzlich Herrn Landrat Dr. Jürgen Pföhler, sowie die Bürgermeister der VBG Brohltal und Bad Breisig, Herrn Johannes Bell, sowie Herrn Bernd Weidenbach, und freue mich, dass Sie an diesem besonderen Tag dabei sind. Wir grüßen in die Ferne auch die Eisenbahnfreude vom Öchsle in Baden-Württemberg, die heute ebenfalls ihre Mallet-Lokomotive 99 633 in Betrieb nehmen können.

Im Rahmen der letzten Gleiserneuerungen wurde Recht offen die Frage bezüglich der Zukunft der Brohltal-Eisenbahn diskutiert. Die Antwort können Sie nun hier und heute sehen. Lok 11 ist zugleich Vergangenheit und Zukunft des „Vulkan-Express“. Die IBS hat mit diesem anspruchsvollen Projekt den Mut für die Zukunft unter Beweis gestellt.

Bei der 1906 von der Maschinenbauanstalt Humboldt in Köln-Kalk gebauten Lokomotive handelt es sich um eine waschechte Rheinländerin. Für die Brohltalbahn gebaut, und nach vielen Anpassungen an die technischen Erfordernisse und Entwicklungen, sehen Sie die 11sm nun vor sich wie sie 1966 in den Ruhestand geschickt wurde, und damit die Ära des Dampfbetriebes im Brohltal beendete.

Es handelt es sich hierbei um eine Mallet-Lokomotive. Namensgebend war hierfür der Entwickler, der Schweizer Anatole Mallet. Bei dieser Bauart arbeitet eine Verbunddampfmaschine, bei der die hinteren Zylinder, welche mit dem Dampf aus dem Kessel gespeist werden, auf fest mit dem Rahmen verbundene Achsen wirken, während die vorderen Zylinder,



Frank Muth erläuterte technische Einzelheiten zur 11sm und deren Bauart.

Foto: Michael Baaden

der, welche aus dem Abdampf der hinteren gespeist werden zusammen mit den angetriebenen Achsen auf einem Drehgestell montiert sind. Hierdurch ergeben sich zum einen Vorteile beim durchfahren enger Kurvenradien; zum anderen konnte hiermit noch vor Erfindung der Heißdampflokomotive eine bessere Effizienz erzielt werden.

Der dem Vorbild entsprechende, neu gebaute, Kessel arbeitet mit einem Betriebsdruck von 14 Bar. Zwei unabhängige Sicherheitsventile sorgen dafür, dass bei zu hohem Kesselndruck automatisch Dampf abgelassen wird. Die Lokomotive führt einen Vorrat von 4 Kubikmetern Wasser und 13 Zentnern Kohle mit. Der Brennstoff reicht dann für Hin- und Rückfahrt, während die Wasservorräte unterwegs ergänzt werden. Mit heutiger Inbetriebnahme steht die größte erhaltene und fahrbereite Mallet-Lokomotive Deutschlands vor Ihnen.

Neben dem Umbau auf elektrische Beleuchtung, sowie dem Einbau einer Druckluftbremse, fallen, verglichen mit den Plänen von 1906, im Besonderen die außermittig angebrachten Normalspurpuffer auf, die davon zeugen, dass die 11sm auch auf der Hafenstrecke im Einsatz war und im Dreischienengleis normalspurige Güterwaggons ziehen kann. Dies stellt im Bereich der Schmalspurbahnen eine kleine Besonderheit dar. Ihr Haupteinsatzgebiet bei der Brohltalbahn war der Güterverkehr auf der Talstrecke bis Oberzissen. Der Verkehr auf der Steilstrecke oblag größeren fünfachsigen Heißdampflokomotiven welche die Zahnradlokomotiven aus der Pionierzeit unserer Bahn ablösten.

Nachdem beide Kriege an der Lok ohne Spuren vorbeigegangen waren, trug sie maßgeblich dazu bei, dass die Brohltalbahn mit Volldampf vom Wirtschaftswunder profitieren konnte. Vor allem die zahlreich

benötigten Baustoffe wurden auf der Strecke gen Rhein transportiert was dem Unternehmen eine Blütezeit bescherte.

Während viele Eisenbahnen in der Bundesrepublik mit den Dampfloks untergingen bewies die Brohltalbahn Mut und Weitblick als in den 60er Jahren auf Dieselbetrieb umgestellt wurde. Drei Lokomotiven des Herstellers Orenstein & Koppel ersetzten nach und nach die alten Dampfrosen. Dank guter Pflege leisten zwei hiervon bis heute einen großen Anteil des Betriebes im Brohltal.

Sie sehen also, dass unsere Dampflok, die technisch wie geschichtlich ein erhaltenswertes Stück Eisenbahngeschichte darstellt, in guten Händen ist, und bei ebenfalls guter Pflege auch kommenden Generationen als lebendiges, bewegliches Denkmal erhalten bleibt.

Ich möchte es an dieser Stelle nicht versäumen, mich herzlich bei all jenen zu bedanken, die es möglich gemacht haben, dass 11sm ab heute wieder regelmäßig Züge durch das Brohltal ziehen kann. Unzählige große wie kleine Spenden und das unermüdliche Engagement der Aktiven haben möglich gemacht, was viele nicht für möglich gehalten hätten. Nur zusammen ist der Erhalt unserer Bahn möglich, weshalb ich auch weiterhin für tatkräftige Unterstützung werben möchte, sei es seitens der engagierten Vereinsmitglieder oder auch seitens der Politik und der öffentlichen Hand.

Wir hoffen, mit unserer Dampfloks nun unseren Teil zur Steigerung der touristischen Attraktivität des Brohltals beizutragen. Ich wünsche ihr in diesem Sinne im Namen der IBS allzeit sichere Fahrt und eine Handbreit Wasser über der Feuerbüchse wie man es sich unter Lokführern und Heizern sagt.

Ich danke für Aufmerksamkeit und wünsche Ihnen nun viel Freude bei der gleich folgenden Dampfloksfahrt durch unser schönes Brohltal.

Frank Muth, 1. Vorsitzender, IBS

Ansprache 25. April 2015 zur Wiederinbetriebnahme von Lok 11sm, Michael Baaden

Für die IBS ist heute mal wieder ein außerordentlicher Tag, ganz bestimmt auch für das Brohltal oder sogar die Region Mittelrhein. Welcher Gegenstand wird schon 108 Jahre alt, was wird vorher alles verändert oder weggeworfen? Auch bei Lok 11sm war die Verschrottung bereits eingeleitet. Darüber gibt es mehrfachen Schriftverkehr.

Aber vorher gab es im Jahr 1967 erst einmal weitsichtige Eisenbahnfreunde und Intellektuelle aus halb Deutschland, die meinten, man müsse ausgerechnet die Brohltaler Mallet-Lok 11sm aus techniwissenschaftlichen Gründen in ein Eisenbahnmuseum stellen, um an ihr die deutsche Schmalspureisenbahngeschichte aufrollen zu können.

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, so nannte sich der Verein mit Sitz in Karlsruhe. Nun ja, ein ideell hoher Ansatz; auch ein hochtrabender Name dachte ich im Jahr 1968, als ich zum 1. Mal diese Bezeichnung las, Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, DGEg abgekürzt. Aber was für ein Glück für die deutsche Eisenbahngeschichte!

Was werden damals Direktor Annen und Herr Henseler von der BEG über die DGEg gedacht haben, als man solch hehre Ziele für die schrottreife Lok vernehmen musste?

Lok 11sm war die größte und letzte im Betrieb befindliche Mallet auf deutschen Schmalspurgleisen. Der Brohltalbahn-Verwaltung war dies wohl egal, auch, wohin die Lok ging, Hauptsache, der Schrottpreis stimmte. Und der stieg damals täglich. Rabatt gab man der DGEg keinen. DM 6.500 mussten am Ende gelöhnt werden, eine Riesensumme für einen 1967 gerade in der Entstehung befindlichen Verein mit nur wenigen Mitgliedern. Die Namen Hartmut Born, (Möhnesee), Theodor Horn, (Kriftel) und Wolfgang Thallwitz, (Koblenz), müssen hier genannt werden, denen der Verdienst zukommt, für den Kauf verantwortlich zu sein.

Und ob die Brohltalbahnführung sich je im Klaren darüber war, dass sie drei Monate vorher die modernste Schmalspurdampfloks Deutschlands dem Schrott zur Verwertung übergeben hatte? Was würden wir darum geben, wenn Lok III heute noch vorhanden wäre. 1951 gebaut, Anfang 1967 bereits verschrottet. Diese Lok wollte die DGEg zuerst haben, aber das war dann leider 3 Monate zu spät. So blieb es „nur“ bei Lok 11. Und die blieb dann trotz der hehren Ziele von Museum etc. noch acht Jahre lang in Brohl stehen. Man wusste nicht wohin mit ihr. Es musste wieder mit Verschrottung gedroht werden, um sie endlich aus Brohl zu entfernen. Wir durften damals nicht in Brohl tätig werden. 1975 im kalten Oktober mussten Kollege Haubner und ich die Verladung



...mit Volldampf nach Oberzissen, hier bei Bad Tönisstein. Foto: Jonas Harraß

übernehmen. Die Lehrwerkstatt der BASF wollte die Lok als Museumsobjekt äußerlich herrichten. Ab 1977 glänzte sie dann im hellgrauen Farbleid als größte Lok im neu entstandenen DGEG-Eisenbahnmuseum in Viernheim bei Mannheim.

Wie gut war es dann 10 Jahre später, dass sich 1987 im Brohltal endlich unsere IBS gründete und den "Vulkan-Expresß" mitgestaltete und dann auch selbst den Gesamtverkehr der Brohltalbahn erfolgreich übernahm. Neue Perspektiven taten sich auf, als 11sm 1989 leihweise nach Brohl zurückkehren konnte. Nach langem Sparen waren wir dann im Dezember 1998 in der Lage, die Mallet zurückkaufen zu können.

Nun ist Lok 11sm also erhalten geblieben. Und sie ist bei uns, also an ihrem ursprünglichen Einsatzort, erhalten geblieben. Mit 108 Jahren ist sie ein echter Zeitzeuge und auch ein anerkanntes Kulturgut, „das erste rollende Denkmal von Rheinland-Pfalz“. Wir freuen uns, dass die Denkmalbehörden, diese, unsere Lok 11sm zu ihrem 100. Geburtstag im Jahr 2006 unter Schutz gestellt haben. Wir sehen das als Anerkennung und Ansporn an uns, aber auch als Auftrag an die Region, die einzig übrig gebliebene Lok vom Mittelrhein, und das nicht nur in Schmalspur, zu hegen und zu pflegen. Und wie ist das so oft im Denkmalschutz? Am besten wird ein Denkmal erhalten, wenn es in Betrieb ist, also wenn Lok 11 unter Dampf steht. Die gepflegten Harzlokomotiven lassen grüßen.

Meine Damen und Herren, Sie können ab heute und jetzt besonders erleben, warum die IBS die Brohltalbahn erhält und betreibt. Eine aktive Dampflokomotive ist nun mal das i-Tüpfelchen einer Eisenbahn für deren technische und kulturelle Entwicklung, aber auch für die Wirtschaft der Eisenbahnlandschaft Mittelrhein. Die IBS hat finanziell einen riesigen Betrag zur Aufarbeitung beigebracht, dazu haben wir seit 2005 alle Hebel und Regler in Bewegung gesetzt. Region, Förderer und Gönner sind heute am

Zug, die Signale und Weichen für Lok 11 auf „Fahrt frei“ zu stellen. Ich appelliere an Sie, sich auch nochmals für die Nachfinanzierung der Malletlok zu engagieren. Es fehlen noch 100.000 €.

Vor 28 Jahren wurde die IBS von Landrat Dr. Plümer schon mal als Forderverein titulierte. Jawohl, Herr Dr. Plümer hat Recht gehabt. Die IBS hat sich seither immer selbst gefordert. Mit einem Personenwagen haben wir mal angefangen, 15 sind es heute, das nur als Beispiel. Die IBS hat bisher öffentlich erst eine nennenswerte und eher kleine Zahlung bekommen. Aber bei solch einer riesigen Summe zur Wiederherrichtung von fast 800.000 € gestatten wir uns nochmals den Wunsch nach Spenden zu stellen. Am Anfang hatten wir mal mit 350.000 € Kosten gerechnet. Mit der Spendenaktion konnten wir seit 2004 per heute 520.000 € realisieren. Eigentlich unvorstellbar! Aber es hat funktioniert, auch dank Ihrer Hilfe. Deswegen sind Sie heute hier. Wir danken ganz, ganz herzlich.

Wir selbst werden mit Lok 11 immer nur Arbeit, Kosten und Mühen haben. Den Erfolg der Sache wird der Tourismus unserer Region einheimen und deswegen ist die Region gefordert, die anderwärts großzügig Sport, Kultur und ähnliche Aktivitäten gut unterstützt. Und man sage bitte nicht, man fördere nur ortsansässige Vereine. Von der Brohltalbahn hat die ganze Region den Vorteil. Unsere Fahrgäste kommen aus der Großregion Nieder- und Mittelrhein und verteilen sich auch dorthin nach der Fahrt mit dem „Vulkan-Expresß“. Die Wiederinbetriebnahme ist das Ereignis, um dem Tourismus an Rhein und Brohl einen neuen Schub zu verpassen. Eine Dampflokomotive kann die Zahlen deutlich steigern. Zur Zeit haben wir rd. 56.000 Beförderungen, zu Dampfzeiten um die Jahrtausendwende hatten wir bereits 90.000 im Jahr.

Das Land Rheinland-Pfalz fördert in absolut anerkannter Weise die Brohltal-Eisenbahn. Alle Achtungen können wir als IBS nur dazu äußern. Wenn notwendig wurde und

wird der Brohltal-Eisenbahn geholfen. Vielen, vielen Dank! Denn auch das Gleis, auf dem Lok 11 fahren wird, muss bezahlt werden.

Ich möchte diese Gelegenheit noch für etwas anderes nutzen. Wann bekommt das Brohltal endlich den durchgehenden brohltalbahnnahen Rad- und Wanderweg? Der fehlt nicht nur uns. Der wäre eine neue Stütze des Tourismus. Überall woanders sind solche Wege vorhanden. Die zuständigen Personen und Ämter sollten doch bitte nicht nur über den gemeindlichen Bretterzaun schauen sondern auch darüber springen.

Ich komme zum Schluss.

Wir arbeiten für die Region Mittelrhein, weil uns die Brohltalbahn am Herzen liegt. In diesem Sinne geht es noch dieses Jahr weiter mit einem Jubiläum, was für die IBS wichtig ist. Im Oktober werden die beiden Dieselloks, mit denen man 1965 die Dampfloks auf die Seite stellte, 50 Jahre alt.

49 Jahre Stillstandszeit, 11 Jahre Spendeneinwerbung, 6 Jahre und 3 Monate Aufarbeitungszeit. So verging die Zeit für Lok 11! Jetzt ist sie wieder betriebsfähig. Bürgersinn und Gemeinschaftsgeist haben ein gutes Werk vollbracht. Den Erfolg können wir heute sehen, hören und genießen. Bitte freuen wir uns gemeinsam!

Michael Baaden



Lok 11sm an der Tunnelausfahrt.

Foto: Walter Brück

Eisenbahnfreundetag

Am 05. Juni 2015 fand seit 2012 wieder einmal ein Eisenbahnfreundetag auf der Brohltalbahn statt. Zum erstem Mal war auch unsere 11sm dabei.

Wenige Fahrtage nach der abgeschlossenen Aufarbeitung meldeten sich 170 Eisenbahnfreunde aus Nah und Fern, um die 11sm besonders intensiv auf der Brohltalbahn kennen zu lernen.

Los ging es morgens in Brohl, wo schon viele Fotografen und Filmer das Vorbereiten der Lok auf den Einsatztag verfolgten. Nach der Abfahrt des Planzuges wurde der Sonderzug bereitgestellt und um 10:15 Uhr ging es los.

Bei strahlendem Sonnenschein vom wolkenlosen Himmel wurden nun in enger Folge die bekannten und nicht so bekannten Fotostellen der Strecke angefahren. Jedes Mal "mussten" die Teilnehmer aussteigen und sich in Position bringen. Dann gab es eine Vorbeifahrt des Zuges zum Aufnehmen von Lok und Wagen auf die Speicherplatte. An beengten Fotostellen wurde mehrmals hin- und hergefahren, um es allen Fotografen zu ermöglichen, die beste Position einzunehmen.

Während der Tag sich langsam zu einem sehr heißen und perfekten Sommertag entwickelte, wurde dann nach ca. 3,5 Stunden Oberzissen erreicht. Dort gab es eine Mittagspause, anschließend startete die Rückfahrt ohne nennenswerte Aufenthalte hinunter nach Brohl.

Nachdem dort die Lok mit neuen Betriebsstoffen versorgt wurde, ging es unter den Kameraaugen hinüber zum Umladebahnhof. Dort wurden dann zwei normalspurige vierachsige Güterwagen angehängen.

Zu Fuß verfolgten die Eisenbahnfreunde dann den Zug auf dem Weg zum Hafen. Dabei entwickelten die Teilnehmer trotz der heißen Temperaturen von über 30° C eine beachtliche Ausdauer, so dass sich die Fahrt sehr lange hinzog.

Um aber noch weitere Motive zu bieten, fuhr der Zugverband geschoben zum Umladebahnhof zurück. Dort wurden die Güterwagen abgestellt. Unsere 11sm kam nun ohne Wagen wieder zur wartenden Teilnehmerschaar in den Hafen. Dort nahm die Lok drei weitere Güterwagen auf. Damit ging es dann wieder in sehr langsamer Fahrt zum Umladebahnhof.

Nun konnten die Bilder entstehen, wie es früher einmal zum täglichen Standard gehörte und es auf alten Fotos zu sehen ist: Lok rückwärts vor dem Zug.

Eine weitere Besonderheit ist, dass diese Fahrt mit den Normalspurgüterwagen mehr als ein Fotozug war! Die Wagen sind zuvor im Brohler Hafen mit Lavasplit beladen worden, welcher anschließend weiter in die Schweiz befördert wurde - ganz regulärer Güterverkehr.

Diese Hafentour mit der 11sm wurde auch von allen Anwesenden als das Highlight der Veranstaltung gesehen.

Gegen 17:30 Uhr endete dann dieser sehr schöne und anstrengende Tag, welcher allen Beteiligten noch lange im Gedächtnis bleiben wird.

Tobias Baaden



11sm überquert mit einem normalspurigen Güterzug die B9 ...



... um über die Hafentour bis zur Kaimauer zu fahren.

Beide Fotos: Michael M. Lange



Die Fotografenschar erwartet den Sonderzug nahe der Schweppenburg.

Foto: Stefan Gabelt



Der Fotozug befährt den Tönissteiner Viadukt, während die Schlepperfreunde Brohltal das Motiv mit einem alten Traktor ausgestaltet. *Foto: Walter Brück*

Ein besonderer Gütertransport

Der Güterverkehr auf der Brohltalbahn reduziert sich schon seit vielen Jahren auf den Phonolithtransport von Brenk nach Brohl. Andere Materialtransporte haben absoluten Seltenheitswert. Umso bemerkenswerter ist es daher, welche Güterverkehrsleistung von der Brohltalbahn im Frühjahr in Oberzissen durchgeführt wurde. Ende März 2015 fiel dem interessierten Betrachter der mit Baumaterial beladene Flachwagen in Oberzissen ins Auge. Die Vermutung, der Wagen sei nach Oberzissen befördert worden, um dort bei passender Gelegenheit entladen zu werden, erwies sich jedoch als falsch. Vielmehr war der Wagen durch einen örtlichen Baustoffhändler im Bahnhof Oberzissen beladen worden. Doch wo sollte die Fuhre hin?



Als im Zusammenhang mit Gleisbauarbeiten an der Strecke bei Weiler auch eine der O&K-Dieselloks im Einsatz war, unternahm diese einen Ausflug nach Oberzissen, um die ungewöhnliche Fuhre abzuholen. Es sollte in Richtung Engeln gehen.



Die Fahrt endete allerdings bereits 200 Meter weiter westwärts vor dem Oberzisser Viadukt. Womöglich handelte es sich bei diesem Transport um die kürzeste jemals von der Brohltalbahn erbrachte nicht betriebsbedingt durchgeführte Güterverkehrsleistung.

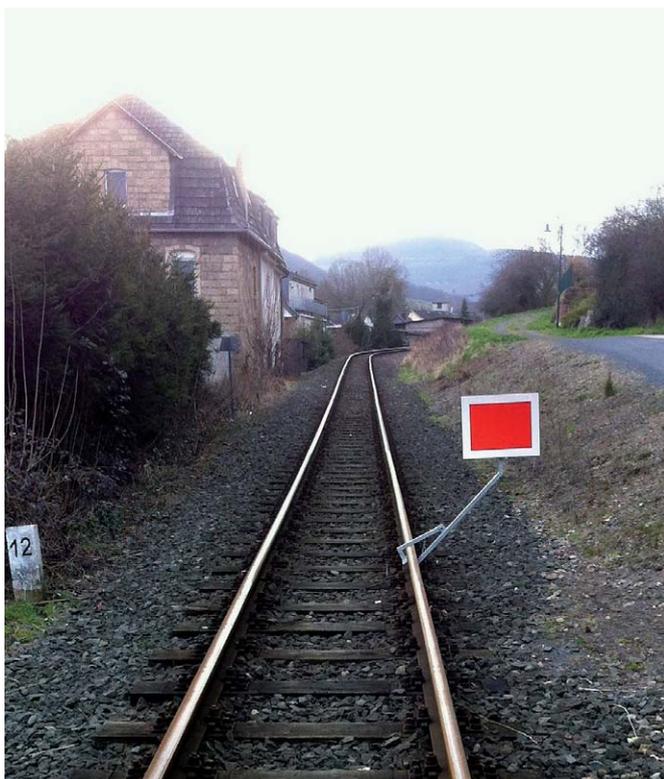
Der Grund für diese rekordverdächtig kurze Beförderungstrecke entpuppte sich bei der weiteren Recherche: Ein Hausbesitzer aus Oberzissen hatte in den zurückliegenden Jahren sein Jahrhundert altes Elternhaus liebevoll instand gesetzt und frisch herausgeputzt. Nun war auch der Garten fällig; dafür wurden die in Oberzissen geladenen Baustoffe benötigt.

Ungünstiger Weise ist der zum Hang stark ansteigende Garten aber nur schwer erreichbar. Über die Nachbarn und das renovierte Haus selbst ist kein Zugang für die Materialanlieferung möglich. Somit kommt dafür nur die sieben Meter höher liegende Rückseite des Grundstücks in Frage. Dort verläuft allerdings die Bahnstrecke nach Engeln. Das brachte den Eigentümer auf die Idee, das Material mit dem Zug anliefern zu lassen.

Die Anfrage fiel auf fruchtbaren Boden, und die freundlichen Brohltalbahner waren gerne bereit, bei dieser außergewöhnlichen Aktion zu helfen. So wurde eine Lücke im Fahrplan genutzt, um den beladenen Wagen oberhalb des Gartens abzustellen.



Die Strecke wurde ordnungsgemäß gesperrt, wie der Hausbesitzer nicht ohne Stolz berichtet. In der Tat erlebt man es nur selten, dass bei solchen Transportleistungen die ganze Bahnstrecke gesperrt wird. Da im Frühjahr aber nur wenige Fahrten nach Engeln bzw. Brenk stattfinden und die Lücken im Fahrplan noch groß sind, reichte das entsprechende Zeitfenster.



Mit Hilfe zahlreicher fleißiger Hände und einer provisorischen Rampe wurde der Wagen in Rekordtempo entladen, so dass die Strecke rechtzeitig für den nächsten Planzug wieder frei gemacht werden konnte.

Der Flachwagen sollte jedoch nicht ganz ungenutzt nach Brohl zurückkehren; das geheimnisvolle Transportgut mit dem Ziel Brohl Werkstatt blieb allerdings unter einer Abdeckung verborgen.



So viel sei aber verraten: Es handelte sich um 20 handelsübliche Einheiten eines landestypischen Lebensmittels als Dankeschön für die freundlichen, hilfsbereiten Brohltalbahner.

Text: Rolf Toonen

Fotos: Besteller der Güterverkehrsleistung



„Blutige Gleise“ im Brohltal

Dramatische Szenen spielten sich am Abend des 28. August auf den Gleisen der Brohltalbahn ab: im Bahnhof Oberzissen wurde im Bereich der Weiche 3 eine blutüberströmte Frauenleiche aufgefunden. Rund 100 Fahrgäste des „Vulkan-Express“ wurden Zeuge des Geschehens, während die Gendarmen den Tatort absperreten.

Glücklicherweise handelte es sich hier nicht um ein reales Verbrechen, sondern um ein bestens inszeniertes Schauspiel anlässlich der Buchpremiere des historischen Eifel-Krimis „Blutige Gleise“ des Mendiger Autors Hans Astor. Der zur Kaiserzeit auf der benachbarten Bahnstrecke Andernach – Niedermendig und im Umland von Rolandseck über Wehr bis hin nach Mayen spielende Krimi befasst sich mit einer wahren Mordserie, die sich zu großen Teilen im unmittelbaren Umfeld von Strecken der „Rheinischen Eisenbahn“ ereignet.

Zur Premiere des neuen Werks haben sich Hans Astor und die Touristiker aus Pellenz und Brohltal etwas besonderes ausgedacht. Im Rahmen der Mendiger Veranstaltung "Ars Vulcanica" wurde ein unterhaltsamer Abend im Vulkan-Express gestaltet. Nachdem die Teilnehmer am Bahnhof Niedertzissen eingetroffen waren, stimmte der Autor mit der Lesung eines ersten Kapitels in das Thema ein, bevor die Fahrt weiter führte bis nach Plaidt (alias Oberzissen).

Der dortige Mordfall beschäftigte die Fahrgäste während einer Tatortbesichtigung unter Lesung eines weiteren Kapitels. Historisch gekleidete Schauspieler begleiteten den Zug sodann weiter hinauf bis nach Engeln - ob der gesuchte Verbrecher wohl schon unter den Fahrgästen zu finden war?

Das Rätsel wurde auch im Laufe der im Bahnhof Engeln stattfindenden weiteren Lesungen und Schauspiele nicht gelüftet. Zufriedene Fahrgäste und ein stimmiges Gesamtbild hinterlassen aber eine positive Erinnerung an diese in unseren Waggons außergewöhnliche Veranstaltung.

Wer Interesse hat, das neue Werk von Hans Astor zu lesen, kann dieses u. a. über die Tourist-Information Brohltal oder im Buchhandel unter der ISBN-Nummer 978-3-86972-035-7 für 10,95 Euro bestellen.

Text und Bilder: Michael Hergarten



Brohltalbahn-Homepage in neuem Gewand

„Vulkan-Expresß“ nun auch online bestens aufgestellt



sönlich, machen Fotos, prüfen Wegbeschreibungen und Markierungen. Natürlich gilt es nun, diese Informationen auf dem neuesten Stand zu halten. Wem also bei eigenen Touren Unstimmigkeiten oder Veränderungen vor Ort auffallen, wende sich immer gerne per Mail an presse@brohltalbahn.de.

Parallel zu den touristischen Informationen hält die Seite selbstverständlich auch alles Wissenswerte zur Brohltalbahn bereit: von Fahrplänen über Buchungsmöglichkeiten und Anreisetipps bis hin zur Historie von Bahn und Verein, sind die Infos neu aufbereitet worden und werden auch in Zukunft stetig ergänzt. Auch Pressemeldungen und -fotos, sowie Vereinszeitung bieten wir nun übersichtlich gestaltet zum Herunterladen an. Perspektivisch ist auch die Einführung eines internen Bereichs für Vereinsmitglieder angedacht, wo z. B. der aktuelle Dienstplan abrufbar sein könnte.

Neben der Betrachtung auf dem heimischen Computer ist der neue Internetauftritt auch mobil ein echter Fortschritt: automatisch angepasste Seitenbreiten sorgen auch auf Smartphones und Tablets für eine optimale Darstellung und somit eine gute Orientierungsmöglichkeit vor Ort. Die Seite ist damit ein echter Meilenstein in unserer Außendarstellung und wird sicherlich zur weiteren Steigerung des Bekanntheitsgrades der Brohltalbahn beitragen. Nächster Schritt wird nun die Erstellung einer englischsprachigen Version sein um auch die zahlreichen Fahrgäste aus dem Ausland besser informieren zu können.

Wer sich die Seite einmal ansehen und sich Anregungen für einen Ausflug ins Brohltal holen möchte, ist unter www.vulkan-express.de goldrichtig.

Michael Hergarten

Es ist vollbracht: nach mehrjähriger Vorbereitung konnte Anfang August 2015 unsere neue Homepage online geschaltet werden. Vollständig überarbeitet und zeitgemäß ausgestaltet, präsentiert sich der „Vulkan-Expresß“ nun als Bindeglied der Ausflugsziele im Brohltal und als Eisenbahnattraktion gleichermaßen.

Seit fast 20 Jahren betreibt die Brohltalbahn eine Internetseite, die überwiegend ehrenamtlich von Vereinsmitgliedern der IBS gepflegt wird. Nun ist die Seite in ungezählten freiwillig erbrachten Stunden durch die Mitglieder Simeon Langenbahn, Stefan Gabelt und Michael Hergarten völlig neu gestaltet und technisch modernisiert worden. Damit kann allen Interessenten und Fahrgästen der Brohltalbahn jetzt ein noch besserer Service zur Information über die Angebote des „Vulkan-Expresß“ geboten werden.

Kernelement der Homepage ist nach wie vor die Information über unsere Fahrpläne und Angebote auf der historischen Schmalspurbahn im Brohltal. Ziel ist es, dem Leser so richtig Lust machen, mit dem „Vulkan-Expresß“ vom Rhein auf die Eifelhöhen zu fahren. Hierzu gehören neben interessanten Texten vor allem

auch attraktive und zeitgemäße Fotos, die dem Nutzer nun schon auf der Startseite in einer Art Diashow die Vielfältigkeit unserer Bahn vor Augen führt.

Neben dem reinen Fahrerlebnis mit den teils von der Dampflok 11sm gezogenen Zügen, möchten wir mit der neuen Internetauftritt aber auch das Interesse für die Vulkanlandschaft in der Ferienregion Laacher See wecken. Wir haben uns dazu ganz bewusst dafür entschieden, unseren Fahrgästen detaillierte Informationen zu den mit der Brohltalbahn erreichbaren Ausflugszielen an die Hand zu geben und somit Bahn und Region optimal zu verknüpfen.

Für jeden Bahnhof stellen wir nun in enger Abstimmung mit den Touristikern vor Ort die örtlichen Sehenswürdigkeiten ebenso vor wie zahlreiche Wander- und Radtourentipps. Letztere sind mit dem Online-Portal „EifelPfadFinder“ des Eifelvereins verlinkt und können damit inkl. Wanderkarten und GPS-Tracks bestens vorbereitet werden. Auch hierbei setzen wir auf Qualität: bevor eine Wandertour reich bebildet und zum Download angeboten wird, erwandern wir die Route per-

Dampflok 11sm unter Gottes Schutz gestellt

Einer alten Tradition folgend, hat die IBS ihre historische Dampflokomotive 11sm unter den Schutz des Hl. Christopherus stellen lassen. Der Brohler Pfarrer Marmann segnete die Lok am Samstag, den 25. Juli 2015, im Beisein von Mitgliedern der IBS und zahlreicher Brohler Vereine.



Pfarrer Marmann gestaltet die Feierlichkeiten zur Segnung der Dampflok 11sm.
Foto: Michael Baaden

Allzeit gute und unfallfreie Fahrt wünschte Pfarrer Marmann der historischen Mallet-Lokomotive 11sm und ihren Personalen im Rahmen einer Feierstunde am Brohltalbahnhof in Brohl.

Die IBS hatte den Geistlichen zuvor um die Einsegnung des neuen Paradeperdes der Brohltalbahn gebeten, dem Marmann gerne nachkam und der Dampflokomotive am Gedenktag des Hl. Christopherus vor ihrer ersten Fahrt des Tages den kirchlichen Segen gab.

Die feierliche Einsegnung am Bahnsteig war der IBS und insbesondere ihres 2. Vorsitzenden, Stephan Pauly, ein besonderes Anliegen. Mit der Restaurierung der Lokomotive ist für viele Vereinsmitglieder und Freunde der Brohltalbahn ein jahrelanger Herzenswunsch erfüllt worden. Aus Dankbarkeit und zum Schutz der Lok vor Unfällen und Unwägbarkeiten sollte der Lok nun der Segen erteilt werden.

Zahlreiche Vertreter des Brohler Gemeinderates, des Pfarrgemeinderates, der Freiwilligen Feuerwehr Brohl, des VfL Brohl, der „Brohler Böller“ und natürlich die Brohltalbahner begleiteten die Fahrzeugsegnung der 11sm am Brohltalbahnhof in Brohl.

Kurz darauf machte sich die mit großem technischen und finanziellen Aufwand zu neuem Leben erweckte Maschine aus der Kaiserzeit pünktlich um 11:00 Uhr auf den Weg durch das Brohltal in Richtung Oberzissen.



Unser 2. Vorsitzender, Stephan Pauly, bedankt sich für das zahlreiche Erscheinen anlässlich der Segnung unseres neuen Zugperdes.
Foto: Michael Haubner

Michael Hergarten

ER VideoExpress 131

Hagen von Ortloff und das Eisenbahn-Romantik-Team waren im Oktober 2014 bei der Brohltalbahn zu Gast. Es wurde der VideoExpress 131 gedreht, der Anfang 2015 dann erschienen ist. Der Titel „Großes 01-Treffen/Brohltalbahn Raritäten“ ist zwar für den Betrachter nicht offen erkenntlich, geht es doch um eine Komplett-darstellung unseres heutigen Betriebs also auf Schmal- und Normalspur.

Von den rund 90 Minuten handeln ca. 60 von der Brohltalbahn. Die ersten 40 Minuten des Videos zeigen ununterbrochen unsere derzeitige Vielfalt im Güter- und Personenverkehr. Stefan Raab spricht im Interview die Besonderheiten an. Der Film wechselt teilweise recht schnell die Szenen von Alu- und Papierzug sowie vom „Vulkan-Expres“ . Es werden alle Fahrzeuge in Betrieb gezeigt.

Es folgt ca. 20 Minuten lang ein Bericht vom 01-Treffen an der Schiefen Ebene im September 2014 mit wirklich knackigen Aufnahmen zum Hören und Sehen. Des Weiteren wird über die Neuigkeiten aus der Bahnszene berichtet (überwiegend Winter 2014/2015).

Zwischendurch erleben wir in der „Mottenkiste“ die Brohltalbahn historisch. Filmszenen aus den 50er und 60er Jahren mit den Loks 11sm und 12sm, VT 52 + 53, Bahnhof- und Hafenszenen, der Bahnhof Oberzissen ohne jede Bebauung, der Einschnitt Fußhölle ohne jeden Baum aber glänzend im Eifelgold, Aufnahmen der Herren Albert Bauer, Detlef Luckmann und Heinz Johann. Man wundert sich, wer alles alte Filme von der Brohltalbahn besitzt, ohne dass wir davon wissen.

Insgesamt vermittelt der VideoExpress eine gute Mischung aus dem Eisenbahnfreundemetier von heute. Was den Film aber ganz besonders aufmischt ist das 01-Treffen in Neuenmarkt-Wirsberg. Wer je die Schiefe Ebene im Kopf verewigt hat, kann die Lebendigkeit dieses Kulturguts mit diesen 01-Sentenzen wieder voll nach empfinden.

Der Film wird beendet mit einer DB-Szene am handbedienten Bahnübergang Engerser Str. in Neuwied. Außerdem gibt es als Zugabe den ER VideoExpress 61 mit Aufnahmen griechischer Bahnen. Für 19,80 € ist der ER VideoExpress 131 bei uns zu bekommen.



Michael Baaden

V 90 und der Papierverkehr



Nicht nur im Papierverkehr wird die V 90 eingesetzt, sondern fallweise auch vor dem Aluzug von Spellen nach Koblenz.
Foto: Karl Arne Richter

Noch im Dezember 2012 hatte die Betriebs-GmbH die DB-Lokomotive 295 049-1 angekauft. Im Werk Bremen der DB wurden anschließend die Untersuchungsarbeiten vorgenommen, so dass wir am 08. März 2013 eine komplett betriebsfähige Lok in grüner Lackierung übernehmen konnten. An der Lok ist alles vorhanden, was für einen Rangierdiesel heute der Stand der Technik ist: Funkfernsteuerung, PZB 90, Zugfunk-GSMR und EBULA-Gerät sowie Rangierkupplung.

Für den Papierverkehr nach Limburg ist die V 90 wie geschaffen. Hierbei kann die Mitfahrt des Rangierers entfallen, was für die Rentabilität ausschlaggebend ist, gibt es in Limburg doch nur ganz wenig zu rangieren. Im Laufe des Jahres 2013 fand die Ausbildung unseres Personals zur Funkfernsteuerung statt, was sich aber etwas hinzog. Zuvor hatten wir für diesen Verkehr die V 100 1200 der DGE Würzburg angemietet. Außerdem kann die Brohler Hafensbahn von der V 90 befahren (Bogenradius lediglich 80 m) werden.

295 049 wurde 1975 von Jung in Kirchen (Jungenthal) an der Sieg gebaut (Fabrik Nr. 14213, DB-Nr. 291 049), sie ist damit die letzte in Rheinland-Pfalz gebaute Diesellok. Von der Baureihe V 90 gibt es mehrere „Unterbauarten“. Unsere V 90 gehört zur Variante mit langsam laufendem Dieselmotor (1030 KW, 1400 PS).

Die Lok wurde zu 90 % finanziert, weil sich ein Bahnfreund bei uns finanziell engagieren wollte. Dieser Schritt zeigt das Vertrauen in unsere Gesellschaft. Vielen Dank auf diesem Weg. Damit wurde für unsere Betriebs-GmbH überhaupt erst die Übernahme des Papierzuges als Auftragnehmer der Bayrischen Cargo-Bahn möglich. Dieser Verkehr entwickelt sich seither gut. Die Fahrten finden dreimal pro Woche von Koblenz-Mosel nach Limburg ins Anschlussgleis zur Fa. Zimmermann statt. Demnächst soll der Verkehr an fünf Tagen in der Woche laufen. Die V 90 wird im BW Koblenz-Mosel bei der Fa. TransRegio abgestellt, womit sie direkt von vor Ort eingesetzt werden kann.

Text: Michael Baaden

Werkstattnotizen aus dem Brohler Lokschuppen

D1

Gemeinsam mit ihrer Schwesterlok D2 begeht die Lok am 29.11.2015 ihr 50-jähriges Dienstjubiläum. Seit Anfang Mai trägt sie die Hauptlast des Verkehrs im Brohltal.

Vor Beginn der Nikolausfahrten sind Abdichtarbeiten an Motor und Turboladern auszuführen, wozu die Motorhaube abgenommen werden muss. Leider sind aufgrund des Alters nicht alle Teile sofort bei Deutz verfügbar, dadurch müssen wir uns immer häufiger auf Internetbörsen und bei Oldtimerhändlern nach den gesuchten Dichtungen umsehen. Die Standheizung muss auch erneuert werden.

Sorgen bereiten die Bauteile der Druckluftsteuerung aus dem Hause Westinghouse. Dieser Hersteller existiert nicht mehr in seiner bisherigen Form, durch Umfirmierung und Einführung von EDV-gestützten Ersatzteilsystemen sind nahezu keine Bauteile mehr lieferbar. Eine Nachfertigung einzelner Bauteile oder deren Ersatz durch industriell genutzte Komponenten scheint unumgänglich.

Die Radsätze müssen in absehbarer Zeit neu bereift werden. Das dazu notwendige Material ist bereits vorrätig. Die Arbeiten müssen vergeben werden.

D2

Unsere eigentliche Reservelok ist gemeinsam mit D1 seit Anfang Mai nahezu täglich unterwegs.

D5

Leider haben sich beim Einsatz während des ersten Wochenendes im Mai mehrere Radreifen verdreht. Ursprünglich war die Erneuerung der Radreifen während der nun anstehenden Winterpause geplant. Zum Glück entsprechen die Reifen der D5 maßlich denen der ehemaligen DB-Baureihe V100, wodurch diese kurzfristig verfügbar waren.

Die Drehgestelle der Lokomotive wurden nach ihrem Ausbau Ende Mai zur Firma Reuschling in Hattingen transportiert. Da im kommenden Jahr ebenfalls die planmäßig wiederkehrende Untersuchung nach §32 ESBO ansteht, wurden im Rahmen der notwendigen Neubereifung zusätzliche Arbeiten ausgeführt:

- Erneuerung der Radreifen
- Ultraschallprüfung der Radsatzwellen
- Überprüfung der Radsatzlager
- Erneuerung der Verschleißbleche der Radsatzführungen
- Überprüfung und Instandsetzung der Drehmomentstützen
- Erneuerung der Drehzapfenführungen im Drehgestell
- Instandsetzung der mechanischen Bremsanlage der Drehgestelle



Diesellok D5 steht aufgebockt und ohne Drehgestelle in der Brohler Werkstatt.

Foto: Ulrich Clees

Mitte Oktober sind die Drehgestelle nach Brohl zurückgekehrt. Derzeit laufen weitere notwendige Arbeiten, dazu gehörten bisher:

- Überarbeitung und Überprüfung der Drehzapfen mit Erneuerung der Befestigungsschrauben
- Instandsetzung der Zug- und Stoßvorrichtung am Führerstand 2
- Vorbereitung der Druckluft- und Tankanlage zur Prüfung nach §33 ESBO/EBO
- Überprüfung und Instandsetzung der pneumatischen Bremsanlage, sowie der Steuerung
- Instandsetzung der Fahrshalter
- Wartung der Maschinen- und Kraftübertragungsanlage

Leider gehen die Arbeiten an der Lok nicht in großen Schritten voran, der laufende Betrieb des Vulkan-Express fordert immer wieder den aushelfenden Einsatz des Personals der Werkstatt.

Triebwagen VT30

Erste Überlegungen und Konzepte für die Aufarbeitung werden derzeit diskutiert. Es zeichnet sich jedoch ein langer Weg bis zur eventuellen Wiederinbetriebnahme ab.

Der 16 Jahre andauernde Einsatz im Brohltal hat deutliche Spuren am Fahrzeug hinterlassen. Die Ersatzteilsituation für Motoren und Getriebe ist schlecht. Da es sich um Komponenten von Straßenfahrzeugen handelt, sind diese nur auf eine Nutzungsdauer von etwa 15 Jahren ausgelegt worden. Die Versorgung mit Ersatzteilen wird heute meist 10 Jahre nach Produktionsende eingestellt.

Die Motoren vom Typ Büssing U11D sind Baujahr 1970, die Voith DIWA-Getriebe 1983.

11sm

Nach Optimierung und Änderung der Saugzuganlage läuft die Lok zufriedenstellend und „macht sehr gut

Dampf“. Dies bedeutet aber nicht, dass sie keinerlei Wartung und Pflege benötigt. Jeder Dampflokeneinsatz bedeutet einen Tag Wartung und Pflege, einen Tag Vorbereitung und etwa einen halben Tag Nachbereitung!

SKL 53.0592 „Hanseemann“

Die Beseitigung der Unfallschäden nach einem Anprall des Krans an einer Brücke sind fast abgeschlossen. Ebenso wurden alle notwendigen Arbeiten zur Durchführung der wiederkehrenden Untersuchung nach §32 ESBO durchgeführt.

Restarbeiten an der Steuerung der Sicherheitseinrichtungen des hydraulischen Ladekrans sind noch durchzuführen. Ersatz für die Führerhausheizung muss noch beschafft werden.

Auch bei diesem Fahrzeug ist aufgrund des Alters die Ersatzteilsituation für manche Komponenten nicht mehr lückenlos.

SKL-Beiwagen 142

Dieser Wagen ist eines unserer ältesten Fahrzeuge, sein Baujahr ist 1903. Ursprünglich war er bei der OEG im Einsatz. Anfang der 90er Jahre gelangte er über den DEV zu uns. Im Jahr 2000 wurde er für den Einsatz als SKL-Beiwagen hergerichtet.

Der Wagen erhielt teilweise einen neuen Ladeboden. Die sehr schweren, einsteckbaren Ladeborde wurden durch kürzere, klappbare Ladebordewände ersetzt. Im Rahmen der Bremsuntersuchung Br3 anlässlich der Fahrzeuguntersuchung wurden Risse an Bauteilen der Bremsanlage festgestellt, Grund hierfür ist das Alter. Die Bauteile wur-

den zwischenzeitlich neu hergestellt und werden zur Zeit bearbeitet und eingebaut.

Wagen 117

Einbau eines leistungsstarken Batterieladegerätes

Wagen B25

Reparatur der Klapptische im Innenraum

Wagen B32

Anfordern von Angeboten zur umfangreichen Aufarbeitung des Wagens. Nach Vorliegen der Angebote wird über das weitere Vorgehen entschieden.

Wagen Ci53

Reparatur einer Türscheibe

Harald Zimmer



Simeon Langenbahn beim Einbau neuer Messwertgeber an der Drehbank.

Foto: Michael Haubner

Unsere Schmalspurbahn

Im Jahre 1901 fing „et Bähnche“ (= Eifler Platt) zu fahren an und fährt noch heute (2015) von Brohl nach Engeln den Berg hinan. Dies geschieht mit 400 Metern Höhenunterschied sowie 17,5 Kilometern an Streckenlänge und ab Oberzissen (Steilstrecke) kommt es dir vor, dass der Zug kriecht wie eine Schnecke.

Unterwegs fahren wir übers Viadukt, durch Tunnel, Ortschaften, Wald und Flur mit unserer 1 Meter-Spur und machen an einem Fahrttag zwei mal diese Tour. Der Zug, genannt „Vulkan-Expresß“ seit 1977, hält an den Bahnhöfen Bad Tönisstein, Burgbrohl, Nieder- und Oberzissen sowie Engeln.

Doch auch an den Bedarfshaltestellen Schweppenburg, Weiler sowie Brenk stehen zum Einsteigen des öfteren auch mal Kind, Hund, Frau und Mann. Mit unserem Güterzug steuern wir Brenk an, damit dieser dort für die Glaswerke das Material Phonolith laden kann.

Früher noch über weitere 6 km Strecke ab Engeln fuhr der Zug über Weibern nach Kempenich. Das Gleis ist weg und heute herrschen Asphalt und Botanik pur.

Der Fahrgast, der etwas für Bahn und Region übrig hat, bekommt Antworten auf seine Fragen oder kann es nachlesen in unserer Broschüre Blatt für Blatt.

So ca. 6 Monate dauert der Fahrbetrieb an und danach sind wieder Gleisbau und Landschaftspflege dran. Fürs arbeiten wird jede helfende Hand gebraucht, doch wir werden alle älter und dadurch ist die Teamstärke des öfteren sehr zusammengestaucht.

Man könnte sagen, dass „unser Hobby“ wie eine Sucht für den Einzelnen ist, in der Zeit man mal Stress, Ärger und die Alltagsorgen vergisst. Deshalb bringt euch ein in unseren Betrieb, es tut gut.

Ich wünsche uns allen viel Glück, Gesundheit und gutes Gelingen, beim Bähnchen sowie in euren privaten und beruflichen Dingen.

Euer

Manfred Theisen

Jägerheim geschlossen



Der Wirt des Jägerheims in Bad Tönisstein, Walter Thielen, ist im September 2014 plötzlich und unerwartet gestorben. Seine Frau führte das Lokal noch bis 14. Dezember. Seither ist es geschlossen. Alle Interessenten haben wohl abgewunken, denn bei einer Neukonzession würden hohe Erstinvestitionen anfallen, was sich betriebswirtschaftlich nicht lohnt.

Die Schließung ist mehr als nur schade. Der gute Ruf des Jägerheims war bis Düsseldorf und Wuppertal verbreitet. Viele Gäste kamen regelmäßig. Der gastronomische Ruf des Brohltals hat wieder einen echten Dämpfer einstecken müssen. Alle Hoffnungen der Touristiker wie der IBS setzen jetzt auf den neuen alten Bahnhof Burgbrohl ab Mai 2015.

Hoffen wir trotzdem auf die Erhaltung des Jägerheims als Teil des das Brohltal prägenden Gesamtensembles am Tönissteiner Viadukt.

Text und Bild: Michael Baaden

Neue Tourist-Information Maria Laach

Seit nunmehr zehn Jahren arbeiten die Verbandsgemeinden Brohltal, Mendig, die Ortsgemeinde Nickenich und das Kloster Maria Laach erfolgreich im touristischen Bereich in der „Arbeitsgemeinschaft Laacher See“ zusammen. Das Highlight der Zusammenarbeit ist die mittlerweile jährlich stattfindende Kultur- und Erlebniswoche „Nacht der Vulkane“. Die Zusammenarbeit ist in den letzten Jahren stetig gewachsen.

Im letzten Jahr hat der Verbandsgemeinderat den zukunftsweisenden Beschluss gefasst, die Kooperation der Verbandsgemeinden Brohltal, Mendig und Pellenz zur Ferienregion Laacher See, zu formalisieren.

Damit entspricht man der Tourismusstrategie 2015 des Landes Rheinland-Pfalz. Unter anderem wird die Zusammenlegung kleinerer Tourist-Informationen zu Tourismusregionen angeregt. Mit dem Zusammenschluss nehmen die hiesigen Verbandsgemeinden eine Vorreiterrolle ein. Man freut sich, dass der Tourismus- und Heilbäderverband den mit dem Zusammenwachsen verbundenen organisatorischen Prozess als vorbildliches Pilotprojekt mit Modellcharakter einstuft und ihn mit einem erheblichen Zuschuss fördert.

Komplettiert wird die neue Ferienregion mit einer Tourist-Information in Maria Laach. Eine solche Einrichtung war seit Jahren in Planung, um den vielen dort ankommenden Tagesgästen (über 1 Mio.) Informationen über unsere Region geben zu können. Über den Winter 2014/15 wurde die neue Tourist-Information realisiert als Anbau an den Hofladen am Parkplatz. Die Eröffnung hat am 25. Juni im Beisein der Wirtschaftsministerin Eveline Lemke stattgefunden.

Michael Baaden

Spendenumschläge

Erstmals hatten wir am 25. April mit den Tagesfahrten zum besonderen Anlass von Lok 11 auch Spendenumschläge an die Fahrgäste verteilt. Dies soll auch in diesem Jahr an den Dampftagen so gemacht werden, um weitere Spenden für die Nachfinanzierung einzuwerben. Der aufgedruckte Text lädt die potentiellen Spender hoffentlich dazu ein, ihr Schärfflein in den Umschlag zu stecken.

Die Idee kam dem Autor bei seinem Besuch in Wales, da bei der IBS wohl keiner bereit ist, mit dem offenen Spendenhut durch den Zug zu gehen. Vielleicht hilft der Umschlag. Wir brauchen noch etwas Geld für den zweiten Frühling unserer Mallet.

Michael Baaden

Spenden- auswertung 11sm

Bis 31. Dezember 2014 gingen rund 509.000 € an Spenden ein. Das Wort Spenden ist jetzt nicht ganz korrekt gebraucht, da rund 93.000 € von öffentlichen Gebern kamen, was man Zuschüssen nennt.

Das sind Deutsche Stiftung Denkmalschutz und die Kommunen. Wir wollen sie in dieser Betrachtung aber mit dazu rechnen. Sinn dieser groben Analyse ist es, ein Bild der außerordentlichen Spendenaktion zu erhalten.

Es spendeten insgesamt ca. 250 Personen/Institutionen von 2005 bis 2014 509.000 €. Die enthaltenen Spenden von 133 Mitgliedern erbrachten 275.000 € = 54% der Gesamtsumme, was einen recht guten Anteil und echtes Eigeninteresse darstellt, drei Großspender über 10.000 Euro.

Die Institutionen (DSD, Kommunen) tragen mit 81.000 € zum Kuchen bei = 16%, was eher einen niedrigen Anteil bedeutet. Speziell die Gemeinden zeigten ein geringes Interesse.

Die freien Spender (ca. 120) gaben uns 135.000 €, was wohl mit 26,5% relativ gut ist, wobei drei Großspender sich besonders engagierten (mehr als 10.000 €). Allgemeinspenden (in den Zügen) wurden mit 20.000 € gesammelt (3,9%).

Die Bewertung mit gut oder weniger gut zieht der Autor zu vergleichbaren Aktionen anderer Vereine. Allein beim DEV beteiligten sich öffentliche Spender mit 35% an der Aufarbeitung von Lok Hoya. Und beim Molli in Bad Doberan gab das Land 75% für den Neubau einer Lok!

Insgesamt gesehen ist das Spendenergebnis ganz hervorragend! Vielen, vielen Dank!

Michael Baaden

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

Werner Zink, Bonn
Maria Müller, Burgbrohl
Stefan Kunig, Mülheim
Sonja Bungert, Mülheim
Max Bungert, Mülheim
Paul Bungert, Mülheim

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. September 2015 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden: **529.608 €**.

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 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. September 2015:

Harald Stein, Bonn
Rolf Sonnenberg, Koblenz
Stephan Käufer, Bonn
Hartmut Halm, Aachen
Ursula Breuer, Burgbrohl
Bernd Friedsam, Bonn
Georg Alfter, Sinzig-Westum
Dr. Peter Porz, Brohl
Rolf Präuner, Koblenz
Peter Gasper, Oberzissen
Uwe Meiß, Solingen
Helmut Fink, Runkel
Winfried Rauschkolb, Moers
Arbeitskreis Aartalbahn,
Oberneisen

Modelleisenbahnclub Bonn

Franz Mantel, Neuwied
Rhein-Sieg-Eisenbahn, Bonn
Michael Wildt, Münster
Martin Schnitker, Brohl-Lützing
Josef Helf, Weißenthurm
Walter Zienow, Waldbröl
Matthias Bernhard, Ochtendung
Klaus Löwenstein, Winningen
Michael Nutz, Obernburg
Rolf Kleine, Bonn
Jürgen Cadenbach,
Mönchengladbach
Theodor Horn, Kriftel
Norbert Reppelmund, Bonn
Ulrich Clees, Bonn
Dr. Wolfgang Dietz, Galenberg
Kurt Reck, Schwäbisch Hall
Bernd Dettmer, Wermelskirchen
Manfred Stützer, Königswinter
Gerd Klein, Andernach
Winfried Bergmann, Wuppertal
Hans-Peter Rosenberg, Neuwied
Michael Müller, Brohl-Lützing
Werner Bierbrauer,
Andernach-Kell

Mittlerweile hat unsere 11sm die erste Sommersaison wieder unter Dampf hinter sich gebracht! Probleme gab es nur sehr wenige und auch die notwendigen Einstellungen und Justierungen sind in der Zwischenzeit zur Zufriedenheit durchgeführt.

An dieser Stelle möchte ich mich aber noch einmal bei allen Spendern im Namen des Vorstandes sehr herzlich für die geleistete Unterstützung bedanken. Nur dadurch konnte der Einsatz vor dem „Vulkan-Expres“ Realität werden!

Finanziell ist die Aufarbeitung aber noch nicht komplett gedeckt. Daher bitten wir Sie auch weiterhin um Spenden. Vielleicht ist ja auch in Ihrem Geldbeutel noch etwas für den Dampf im Brohltal übrig!

Tobias Baaden

Mauerarbeiten am Tönissteiner Viadukt

Die Trockenmauer des Tönissteiner Viaduktes war in den letzten Jahrzehnten stark von Pflanzenbewuchs und dessen Wurzeln in Mitleidenschaft gezogen worden. Im Bereich des Aufganges zur Haltestelle wurde das Bauwerk, unter Leitung von Ingenieur Manfred Schlich und Frank Muth von der BEG, von der Vegetation befreit und wieder befestigt.

Bilder: Frank Muth



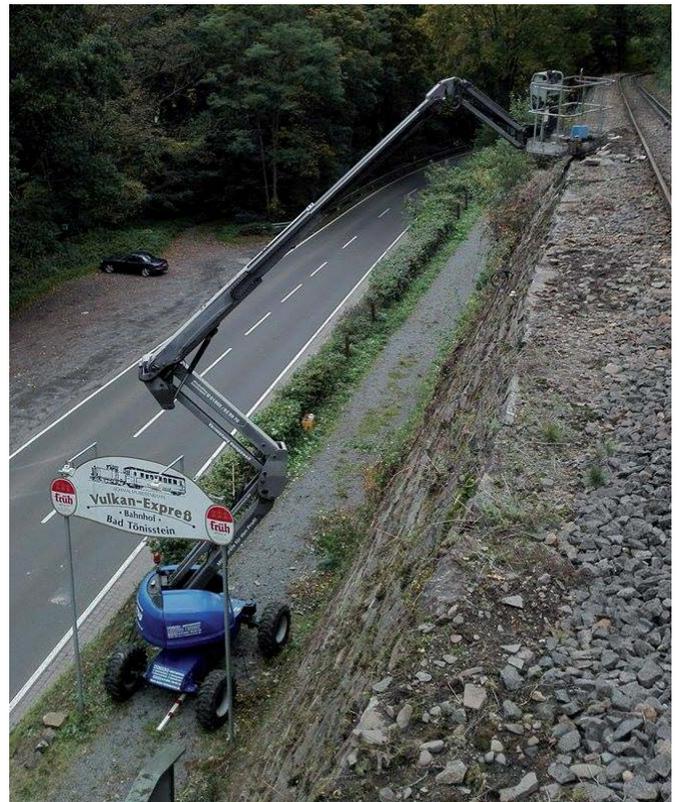
Holz siegt, in Form einer Wurzel, über den Stein ...



... und beschädigt so Stück für Stück das Mauerwerk



Nach Entfernung der Wurzeln wird mit alten und neuen Steinen verfüllt und die Mauer gesichert.



An der steilen Mauer erleichtert modernes Gerät in Form eines Steigers sicheres Arbeiten, Zudem bot die Arbeitsplattform auch ungewohnte fotografische Perspektiven, wie die beiden unteren Bilder zeigen.

