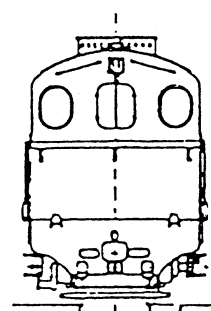


Die Brohltalbahn

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

18. Jahrgang
IV / 2005



1. Klasse mit der Brohltalbahn



**Mit dem dritten BOB-Personenwagen
und einem Zuschlag zum Fahrpreis ist es möglich geworden:
Drei Abteile laden ein zur Fahrt Brohl-Engeln in der Polsterklasse**

IMPRESSUM:**Herausgeber:**

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

Verantwortlicher Redakteur

Ortwin Wildeman · Am Kumpel 20 · 53127 Bonn
 Tel.: (0228) 28 30 42 · Fax.: (0228) 29 90 82
 e-mail: pressoeff.vulkan-express@t-online.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Bad Honnef;
 Ortwin Wildeman, Bonn

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
 Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
 Thomas Berzen, Niederzissen
 Michael Haubner, Koblenz
 Hans-Josef Merzbach, Bonn
 Stefan Raab, Weißenthurm
 Jan Schauuff, Remagen
 Hans Schmitz, Oberzissen
 Andreas Wildeman, Bad Breisig

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

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

Konten der IBS:

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

Satzherstellung und Druckabwicklung:

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

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Redaktionschluß zu diesem Heft war der 31.07.2005.
 Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang
 Januar 2006 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die
 Brohltalbahn 1/2006“ ist der **31. Oktober 2005**.

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

Titelfoto: 1. Klasse-Abteile im Personenwagen der IBS
 AB 38 (ex BOB 205). (Foto: Andreas Wildeman)

INHALT:

Impressum	2
Wagen AB 38 im Einsatz; Lok D2 wieder zurück	3
Neue Chancen f.d.Tourismus; RE-Anteil verkauft.....	4
Prüfung der großen Viadukte.....	5
Alu-Züge mit Schotterwagen	6
Brohl brodeln	7
Dampf – nur heiße Luft ?.....	8
Begegnung mit interessanten HSB-Fahrzeugen	9
Bahnhof Brohl als Vereinslokal – warum nicht ?	11
Fahrgastzahlen 2004; Bericht des Schatzmeisters.	12
Renovierung der Wagenhalle in Brohl	13
Bomben im Brohltal	14
Bezirksgruppe der SPD zu Gast bei der Brohltalbahn	15
Bau des Bahnhofs Kempenich (?).....	16
Lok 11 sm vor 30 Jahren	16

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

Die Wahl der Rechtschreibung bleibt dem jeweiligen Verfasser überlassen.

Termine 2005/2006

- 01./ 02.10. **Scheunenfest** im Kahlenbergerhof in
 Burgbrohl, mit dem Zug zum Hof
01. u. 08.10. **Gambrinusfahrten** Abfahrt 14:10 ab Brohl
 nach Engeln. Wanderung nach Oberzissen.
 Zurück in Brohl deftiges Spanferkelessen
 im Loksuppen mit Freibier vom Fass,
 Musik bis Mitternacht.
- 29.10. **Abendfahrt** zum Almatrieb am Bahnhof
 Engeln mit Lunchbuffet, Musik und Tanz.
 Abfahrt 19:00 ab Brohl
- 30.10. **Almatrieb und Saisonausklang** am Bahn-
 hof Engeln mit Brunchbuffet.
- 1.-20.11. **Fahrplan-Verlängerung:** Die planmäßigen
 Fahrten werden im November fortgesetzt.
 An Samstagen, Sonn- und Feiertagen fah-
 ren die Züge um 9:30 und 14:10 ab Brohl,
 jedoch **nur** bis Oberzissen und zurück
 (wegen Renovierungsarbeiten am Viadukt
 Oberzissen) . Auch für die Rückfahrten ab
 Oberzissen gilt der Plan.
- 26.11.- 18.12. **Nikolausfahrten** wie bisher ab Brohl je
 weils um 10:00, 13:00 15:45 nach Ober-
 zissen und zurück.
- 26.12. **Weihnachtsfahrt** um 11:30 ab Brohl
- 31.12. **Silvesterfahrt** um 10:15 ab Brohl
- 15.01. + 29.01. + 13.02. + 12.03.2006
Winterfahrten um 10:15 ab Brohl

Personenwagen IBS – AB 38 (ex BOB 205) im Einsatz

Nach seiner Aufarbeitung in Pilsen, steht nunmehr auch unser neuer Wagen AB 38 dem Planbetrieb zur Verfügung.

Mittelfristig soll allerdings noch die Optik farblich an die Brohltalfarben angepasst werden.

Stefan Raab

(Foto: Andreas Wildeman)



Diesellok D 2 wieder zurück

Nach mehrmonatigem Aufenthalt bei der Westfälischen Lokomotivfabrik Karl Reuschling wurde Lok D 2 im Schlepp von der Brohltal - V 60 auf einem Res-Waggon (aus dem Aluzug) wieder nach Brohl geholt. Leider gab es bei den ersten Fahrten durch das Brohltal immer wieder Probleme mit den Stangenlagern

der Maschine, welche sich selbst die Lokfabrik nicht recht erklären konnte, so dass der planmäßige Einsatz der Maschine eine Weile auf sich warten läßt. Bei Erscheinen des Heftes soll die Maschine aber wieder die D 1 entlasten und problemlos im Einsatz sein.

Stefan Raab



Endlich, wegen des dringenden Bedarfes der zweiten Diesellok, wieder zurück im Umladebahnhof Brohl wurde die Lok D 2 vom Normalspur Res-Waggon mit Hilfe zweier großer Hubgeräte auf die Schienen der Brohltalbahn gesetzt.

(Foto: H.J. Merzbach)

Ein Foto von unserer D 2 auf einem Res-Waggon (Alu-Zug) im Schlepp unserer V 60 mit Harald Zimmer, Lahnstein als Lokführer auf dem Nachhauseweg von schwieriger Lok-Reparatur bei Fa. Karl Reuschling in Hattingen nach Brohl-Umladebahnhof. Sicherlich ein nicht alltägliches Bild, welches eine Aufnahme in unser Heft verdient hat. Bildautor ist Harald Zimmer, da er auf Gleis 4 im Bonner Hauptbahnhof eine ICE-Überholung abwarten mußte und die Rotlichtphase ausnutzte, um dieses einmalig gute Foto der D 2 aufzunehmen.

(Foto: Harald Zimmer)

**Schon für
Lok 11sm
gespendet?**

Neue Chancen für den Tourismus?

Beim Aalschokkerfest in Brohl wurde von allen Rednern eines hervorgehoben: die neuen Chancen im Tourismus für den Ort Brohl-Lützing. Dies hört man gerne und hört sich auch gut an. Was sind denn die neuen Chancen im Einzelnen? Davon sprach aber niemand. Nach Meinung des Autors können folgende Fakten und Wünsche als Chancen gesehen werden.

a) Demnächst ist Schloss Brohleck wieder geöffnet.

b) Der neue Kioskbetreiber in den Rheinanlagen bemüht sich dort selbst um Ambiente und den Tourismus.



Kiosk in der Rheinaue am Anleger

(Foto: M.Baaden)

c) Mit dem neuen Kulturverein macht sich bei einigen Leuten ein neues Denken und auch Handeln breit.

d) Der neue Verbandsbürgermeister Weidenbach ist für sein reges Handeln bekannt.

e) Der Rheinanleger wurde von der Brohltalbahn übernommen und steht nunmehr der Öffentlichkeit zur Verfügung.

f) Der Geysir von Namedy wirft hoffentlich seine Schatten bis nach Brohl.

g) Der Nationale Geopark Vulkanland Eifel im weiten Hinterland von Brohl-Lützing hat in Brohl ein großes Eingangstor.

Der Niedergang in Industrie, Handel und Gewerbe zwingt eigentlich automatisch, sich mit dem Tou-

rismus zu befassen. Aber bitte nicht nur mit Worthülsen, bitte mit Taten. Das Beste daraus machen, sagen manche Praktiker.

Es bleibt aber auch sonst nichts anderes übrig. In den letzten Jahren ist auf diesem Gebiet nichts Großartiges geschehen. Was sollen also die neuen Ideen sein, um Brohl-Lützing touristisch zu entwickeln? Von einigen Privatpersonen kamen schon einige Vorschläge, ebenso vom Kulturverein, der eine riesige Liste von Möglichkeiten vorlegte.

Und der IBS fällt dazu auch noch eine Menge ein. Wer sammelt die Ideen, wer koordiniert sie? Wer setzt sie in die Realität um? Welchen Schuh zieht sich die Politik dabei an? Klar, es darf nix was kosten, aber ohne Moos ist nix los.

Der Aalschokker und „Brohl brodelt“ sind doch schon mal ein guter Anfang. Etwas mehr Zusammenarbeit zwischen den Vereinen würde die Gemeinsamkeit weiter fördern. Daran hapert es etwas.

Warum gehört nicht wenigstens die Gemeinde Brohl-Lützing zum Vulkanpark Brohltal/ Laacher See? Weil das dann mit der Verbandsgemeinde nicht übereinstimmt? Wie unwichtig! Vulkanischer als das untere Brohltal



Mitglieder des Brohler Kulturvereins mit „Katharina“
(Foto: M.Baaden)

ist doch keine andere Landschaft am Mittelrhein.

Persönlicher Exkurs des Autors: Es ist schon ein Armutszeugnis für die Politik, dass ein durchgehender Rad- und Wanderweg entlang der Brohltalbahn nicht zu bewerkstelligen ist.

Michael Baaden

RE-Anteil verkauft

Am 17. Mai 2005 hat die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH ihren 50%-Anteil an der Rheinischen Eisenbahn GmbH in Linz verkauft. Der Anteil wurde von der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH übernommen, die nunmehr zu 100 % Eigentümerin ist. Die bisher von der Brohltalbahn bewirkten Geschäfte der RE werden seither direkt von der Betriebs-GmbH durchgeführt. Dabei handelt es sich überwiegend um Arbeitszugverkehre.

Michael Baaden

Tieflader vor der Verbandsgemeinde

Es begab sich am 09. Juni 2005 zu Niederzissen, dass ein tschechischer Tieflader-Lkw vor der Verbandsgemeindeverwaltung Brohltal vorfuhr und dort unseren "neuen" Wagen 38 (BOB 205) abladen wollte. Wagen 38 kam frisch von der Aufarbeitung aus Pilsen zurück. Frau Schüller hatte alle Not, dem (nicht Deutsch verstehenden) Fahrer klar zu machen, dass er nur in Brohl abladen könne. So wurden die Kollegen aus Brohl heranzitiert, um den Weg zum Umladebahnhof zu weisen.

Es ist aber auch komisch. Da fährt man auf der Brohltalstraße neben dem Gleis her und biegt dann mit seinem ca. 25 m langen Gefährt in die Kapellenstraße ab, obwohl dort sich nun offensichtlich kein Gleis zum Abladen befindet. Leider hat es niemand fotografisch festgehalten, wie sich der Schwertransport rückwärts bergauf aus der Kapellenstraße hinausbugsierte, um wieder auf die Brohltalstraße zu gelangen.

Michael Baaden



Prüfung der großen Viadukte

Am langen Wochenende von Freitag, dem 28. Mai 2005 und dem folgenden Samstag wurde vom örtlichen Betriebsleiter Infrastruktur, Manfred Schlich, in Zusammenarbeit mit der IBS die Hauptprüfung des großen Viaduktes in Bad Tönisstein durchgeführt.

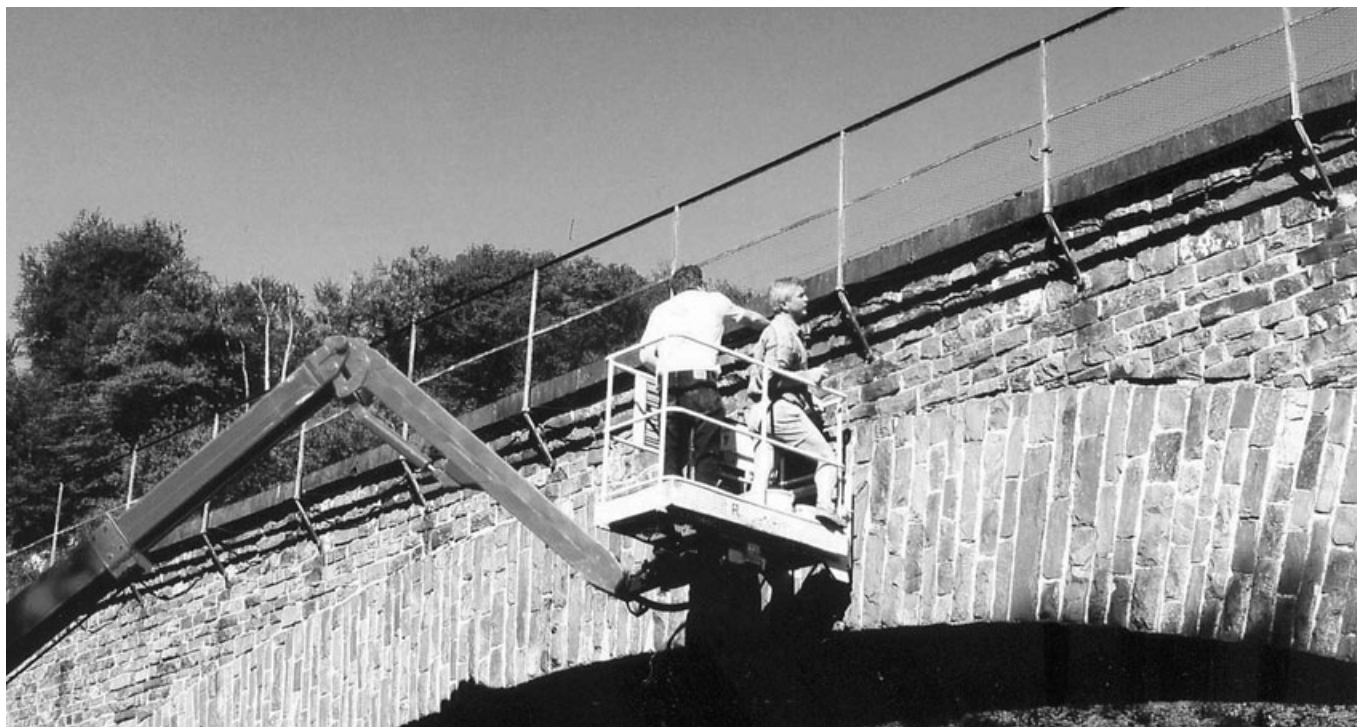
Dazu wurde am Morgen ein 25m-Hubsteiger von unserem Mitglied Herrn Bierbrauer in Kretz herangeholt. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, die gekannt vom Betriebsleiter Uwe Henrich gemeistert wurden, bewährte sich die Bedienung

daß der Viadukt sich in einen wesentlich besseren Zustand befindet als der Viadukt in Oberzissen. Erforderlich ist ein baldiges großflächiges Verfugen am gesamten Mauerwerk.

Wie an verschiedenen Stellen der Brücke festzustellen ist, wird wegen der nicht intakten Abdichtung und Entwässerung Kalk und Wasser aus dem Mauerwerk ausgeschieden. Ziel für die nächste Zeit ist die Herstellung einer funktionstüchtigen Abdichtung und Abführung des Niederschlagswassers. Dann könn-

bescheid für die Generalsanierung des Viaduktes Anfang des Jahres 2005 erteilt. Die Ausschreibung hat stattgefunden, am 14. April 2005 war Submission. Nun muß der Aufsichtsrat der Brohltal-Eisenbahn GmbH in seiner nächsten Sitzung der Auftragsvergabe zustimmen. Dann wird im Oktober 2005 mit den Vorarbeiten begonnen und nach Saisonschluß kann mit der Sanierung unverzüglich begonnen werden.

Es ist vorgesehen, die Bausubstanz über den Kämpferpunkten und den Scheiteln komplett zu erneuern. Hinzu kommt noch eine Erneuerung der Vorsatzschale im Bereich des ersten Pfeilers auf der linken Seite. Das



Einsetzen der Steine am Viadukt Bad Tönisstein. Quer über die Straße reicht der Arm des Hubsteigers am 29.05.05 (Foto: Hans-Josef Merzbach)

und das Verfahren mit dem Hubsteiger. Mit diesem konnten dann alle Mauerwerkswände im Gefahrenbereich der Straße in 12 m Höhe aus der Nähe besichtigt werden.

Dabei wurden alle fehlenden Steine ersetzt, die losen Steine neu eingesetzt und alles Grünzeug (kleine Bäume und Sträucher) aus den Fugen entfernt. Dazu wurde das ganze Gemäuer auf lose Fugen und Steine abgeklopft. Die losen Teile wurden alle entfernt. Allgemein hat sich bei der Besichtigung gezeigt,

te ohne größere Bauarbeiten der Viadukt nochmals über einen langen Zeitraum ohne Generalsanierung auskommen.

Am Samstagnachmittag wurde noch mit dem Hubsteiger nach Oberzissen umgesetzt, um den dortigen Viadukt zu überprüfen. Auch hier wurden alle losen Teile entfernt. Für den als Gewölbeviadukt mit 3 Bögen ausgebildete und mit Natursteinen verblendete Viadukt in Oberzissen wurde vom Land Rheinland-Pfalz der Zuwendungs-

neue Bauwerk erhält eine Fahrbahn aus Betonfertigteilen sowie eine komplette Abdichtung nach AIB. Die Bausubstanz der Pfeiler wird mit je 4 Stück senkrecht einzubauenden Betonstahlankern verbessert.

Die neu zu erstellenden Sichtflächen werden als unregelmäßiges Schichtenmauerwerk aus Natursteinen (Grauwacke) hergestellt, vorrangig sind die abgebrochenen Natursteine nach Säuberung wieder zu verwenden.

Michael Haubner

ALU-Züge mit Schotterwagen

Immer öfter wird der regelmäßige Aluminium-Zug der Brohltalbahn auf seiner Route zwischen Koblenz-Lützel und dem Niederrhein auch zur Bedienung des Hafens Brohl herangezogen.

Insbesondere in den Monaten Juli und August, wurde die Leistung über die linke Rheinseite geführt, um in Brohl einige Schüttgutwaggons aufzunehmen, welche zuvor im Hafen Brohl mit Gleisschotter beladen worden waren.

Damit haben die Aktivitäten auf der Normalspur auch unmittelbaren Einfluss auf unsere Brohltalbahn-Dreischienengleise vom Umladebahnhof zum Rheinhafen. Aufträge, die nur durch die Eigeninitiative der Brohltalbahn Mehrverkehr auf un-

sere Gleise bringen. Durch das Programm MORA-C der ehem. DB Cargo hätten diese Verkehre nicht realisiert werden können. Auf dem Foto die derzeitige „Planlok“ 212 CL-326 (angemietet von der RSE GmbH, Bonn), die Fcs-Waggons

der Rurtalbahn, Düren und die Res-Waggons der Fa. Rexwal GmbH, Berlin, bei der Durchfahrt in Remagen.

Stefan Raab

(Fotos: Jan Schauff 15.08.05)



Brohl brodeln

Der Brohler Kulturverein Katharina hatte unter dem Motto „Brohl brodeln“ kräftig die Werbetrommel gerührt und um Aufmerksamkeit für die Schiffstau- fe des Aalschok- kers „Katharina“ geworben. Die Besucherzahlen an den Festtagen ab Freitag, 20. Mai, ließen jedoch sehr zu wünschen übrig. Dabei hatte man sich viel vorgenommen.

Leere Produktionshallen, geschlossene Firmen, verlassene Industrieanlagen und viele weitere Relikte aus früheren, besseren Tagen der örtlichen Industrie prägen das Ortsbild des Ortsteiles Brohl am Rhein der Gemeinde Brohl-Lützing.

Die Beendigung dieses Schattendaseins hat sich der Brohler Kulturverein Katharina zum Leitspruch gemacht. „Wir möchten Brohl-Lützing zu einem Industriestandort mit Charme wandeln und neue Strukturen aufbauen“ umschrieb der 1. Vorsitzende des Vereins, Hans-Joachim Boltersdorf, die Ziele.

Bürgermeister Weidenbach lobte das Engagement des Kulturvereins und besonders den rührigen 1. Vorsitzenden. „Brohl war für die gesamte Region Brohltal über Jahr-

zehnte, Jahrhunderte hinweg das Tor zur Welt.

Brohl war Industrieort, ein Ort, an dem man arbeitet. Brohl hat einen von diesen Dingen geprägten Charakter“, sagte Weidenbach. Daher gilt es, für den Ort neue Perspektiven zu schaffen.



Aalschocker KATHARINA in der Brohler Rheinaue

gesamten Ort der Anfang des Wiederbelebens sein.“ Als Ortsbürgermeisterin sei sie stolz auf die Arbeit des Kulturvereins und sie werde dieses ehrenamtliche Engagement unterstützen.

Im Verlauf der Festveranstaltung konnte Moderator Dr. Peter Porz noch eine Reihe honorierter Gäste auf der Festbühne begrüßen. Zunächst ergriff Staatssekretär a. D. Ernst Eggers das Wort.

Er zeigte sich beeindruckt von Dichte und Vielfalt der Veranstaltungen, die der Kulturverein im Zusammenhang mit der Schiffstau- fe initiiert habe.

Dies alles sei ein Anstoß zum Nachdenken über die weitere Entwicklung des Ortes und die Einbindung in das Umfeld. „Es hat einen Strukturwandel gegeben, auf den reagiert werden muss. Die jetzige Initiative kommt keinesfalls zu früh“ erklärte Eggers. Der

Leiter der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Hans-Dieter Gassen, gratulierte dem Kulturverein, der über die Grenzen seines Heimatortes hinaus arbeite.

Er wünschte im Hinblick auf die Entwicklungen am Rande des Weltkulturerbes, dass Brohl wieder das werde, was es einmal war, eine Perle am Mittelrhein. Auch

Der angestrebte sanfte Tourismus ist ein Weg in diese Richtung.

Auch Ortsbürgermeisterin Christel Ripoll ging auf das Tätigsein des Vereins ein. „Der festlich geschmückte Aalschocker Katharina repräsentiert für uns alle ein Stück Heimatgeschichte. Die Schiffstau- fe kann nicht nur für die Rhein- anlagen, sondern auch für unseren

Foto: Michael Baaden)

Landrat Dr. Jürgen Pföhler betonte, dass sich Brohl am Rhein und seine Umgebung durch Industriekultur auszeichne. Es gelte nun, eine Brücke zu schlagen zum sanften Tourismus. Weil der erste Schritt jedoch von Privatleuten getan wurde, sei er von dessen Erfolg überzeugt. "Das Tor in eine hoffentlich gute Zukunft wurde heute geöffnet. Ausfüllen müssen es nun die Bürger", rief der Landrat erwartungsvoll den Brohlern zu. Auch der Kreisvorsitzende der CDU, MdL Guido Ernst, der Kreisvorsitzende der FDP, Ulrich von Bebber, sowie der 1. Beigeordnete der benachbarten Verbandsgemeinde Brohltal, Gerd Hackenbruch, Direktor Herbert Breuer

Corps endete die Taufzeremonie in den Rheinanlagen, wo anschließend noch bis zum Konzert von Still Collins der Musikverein Fidelio aufspielte. Nach anfänglich zögerlichem Zulauf hatte sich zur Schiffstaufer der Platz in den Rheinanlagen gut gefüllt und noch lange herrschte gute Stimmung.

Am Samstag und Sonntag sah das Programm ebenfalls für jeden etwas vor. Pendelfahrten der Brohltalbahn zwischen Bahnhof und Rheinanlagen standen ebenfalls auf dem Programm.

Dazu führte die IBS Draisinenfahrten in den Rheinanlagen durch, die auf der parallelen B 9

Präsentationen im Ort dar. Planwagenfahrten ergänzten das Programm. Auch sportliche Aktivitäten (Kanu- und Segelwettbewerbe) wurden angeboten u.v.m.

Leider blieben an beiden Tagen die erhofften Besucher aus. Enttäuschung machte sich bei den Verantwortlichen breit. Man hatte sich sehr viel Mühe gegeben. So werden Brohl-Lützing und der Kulturverein "Katharina" wohl einen langen Atem brauchen, um zu erkennen, dass in Brohl am Rhein das Tor zum touristisch recht gut erschlossenen Brohltal ist. Aber Brohl kann auch selbst ein Ziel sein, um den angestrebten sanften Tourismus zu beflügeln und mit neuem Leben zu erfüllen.

Michael Baaden

DAMPF

– nur heiße Luft?

In der letzten Zeit hört man es oft und allorten und immer wieder. Alle fragen nach Dampf im Brohltal, alle verlangen Dampf im Brohltal. Man verlangt!

Aber was kommt dann? Dann kommt meistens nichts. Man muss es schon so platt sagen: nichts kommt.

Was sollte denn kommen? Spenden und/oder Mitarbeit, was sonst?

Wer Dampf fordert, sollte auch etwas dafür tun!

Michael Baaden



Pendelfahrten mit dem Vulkan-Express in die Brohler Rheinaue (Foto: M. Baaden)

von der Kreissparkasse und Regionaldirektor Monschauer von der Volksbank waren bei der Festveranstaltung dabei. Hans-Joachim Boltersdorf dankte den Rednern, den fleißigen Helfern, die die Restaurierung des Aalschokkers realisiert hatten. Anschließend nahm Marion Nonn, geb. Friedrichs, aus der alten Schifferfamilie die Schiffstaufer vor. Die Brohler Böllerbuben verliehen mit Böllerschüssen dem Ereignis genügend Gehör.

Die Enthüllung der Historientafel erfolgte von einem Funkenmariechen der Prinzengarde. Mit der Enthüllung einer Plastik durch ein Funkenmariechen des Amazonen-

für echte Aufmerksamkeit sorgten und auch gut angenommen wurden.

Das sollten wir öfter machen. Mehrere Galerien boten ihre



Festveranstaltung in der Brohler Rheinaue mit Bahnanschluß

(Foto: Michael Baaden)

Begegnungen mit interessanten -Fahrzeugen

Unsere Vereinsreise zur HSB Anfang März 2005 war ein voller Erfolg. Sowohl eine traumhafte Winterlandschaft als auch die Fahrzeuge lösten Begeisterung aus und werden noch lange in Erinnerung bleiben. Herzlichen Dank an die Organisatoren, welche sich für die Planung weiterer Reisen empfohlen haben. Auf ein paar besonders interessante Exemplare des rollenden Materials, welche wir teilweise in Aktion erleben konnten, soll nachstehend näher eingegangen werden.

Triebwagen 187 012

Mit diesem Fahrzeug fuhr unsere Reisegruppe am Nachmittag des ersten Reisetages von Stiege nach Gernrode und am zweiten Tag von Alexisbad über Stiege nach Eisfelder Talmühle. Der 1955 von der Firma Fuchs in Heidelberg gebaute Triebwagen wurde 1995 zusammen mit zwei weiteren fast identischen Exemplaren (187 011 und 013) durch die HSB von der Inselbahn Langeoog erworben. Für die Verkehrsbedürfnisse im Harz mussten die Fahrzeuge nachträglich mit beidseitigen Ein- und Ausstiegen versehen werden. Die beiden Motoren von je 210 PS sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 60km/h gut, welche auf einigen Abschnitten im Selketal den stauenden Mitreisenden auch auf dem Geschwindigkeitsanzeiger dokumentiert wurde. Der Triebwagen ist in Nordhausen beheimatet und wird im Gegensatz zu den Nummern 011 und 013 nur noch zu Reservezwecken oder für Sonderzugdienste eingesetzt.



187 012

(Foto: HSB)

Dampflok 99 6001

Diese Maschine ist eine besondere Attraktion auf der Selketalbahn. Als Planlok verschiedener Personenzüge begegnete sie den Reiset Teilnehmern in Mägdesprung und Alexisbad.

1938 entwickelte Krupp für die NWE (Nordhausen- Wernigeroder Eisenbahn) eine Heißdampflok- Typenreihe mit den geplanten Achsfolgen 1'C'1, 1'D'1 und 1'E'1, von denen aber 1939 nur dieses eine Exemplar mit der Achsfolge 1'C'1 für



99 6001

(Foto: HSB)

die Harzquerbahn gebaut wurde. Der zweite Weltkrieg verhinderte weitere Aktivitäten.

Die bullig wirkende Lok hat eine indizierte Leistung von 540 PS und ein Dienstgewicht von fast 48 Tonnen und eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Eine Riggenbach-Gegendruckbremse unterstützt die

herkömmliche Luftdruckbremse. Die Maschine kommt fast nur im Selketal zum Einsatz.

1'E1 - Einheitsloks BR 99.72

Höhepunkt des zweiten Tages war die eindrucksvolle Dampfzugfahrt von Drei Annen Hohne durch die malerische Winterlandschaft hinauf zum Brocken. Zuglok 99 7234, eine von den 17 „Babelsberger Neubauloks“ der HSB, brachte den Zug von immerhin 8 Wagen in souveräner Manier auf den tief verschneiten höchsten Harzgipfel.

Diese Baureihe ist von der nachstehend beschriebenen Einheitsbaureihe 99.22 abgeleitet und in den Jahren 1954 bis 56 mit einer Stückzahl von 21 Maschinen in zwei Baulosen beim VEB Lokomotivbau Babelsberg hergestellt worden.

4 Loks wurden in die Sowjetunion geliefert, 4 weitere waren bis 1973 auf der Strecke Eisfeld-Schönbrunn eingesetzt und kamen nach deren Stilllegung in den Harz. Alle 17 in Deutschland verbliebenen Exemplare dieser imposanten Maschinen sind heute noch vorhanden, 6 davon allerdings z. Zt. im Z-Bestand.

Der Planbedarf im Sommerfahrplan beträgt 9 Loks. Die Lokomotiven, auch unter dem Begriff „Brockenloks“ bekannt, haben sich leistungsmäßig allen Anforderungen im Harz gewachsen gezeigt, jedoch mussten im Laufe der Betriebsjahre einige größere Schwachpunkte ausgemerzt werden, wovon die Entgleisungsneigung in engen Gleisbögen das gravierendste Problem war.



99 7232 (links) ist die erste Einheitslok dieser Baureihe mit neuem Blechrahmen. Hier neben der Schwesterlok 99 7243 im BW Wernigerode.

(Foto: Karsten Friedrichs)

Schon bei den ersten Probefahrten der 700 PS-Loks traten die ersten Schwierigkeiten auf. Die engen Gleisbögen mit teilweise Halbmessern von 50m (z.B. damals beim Bahnhof Steinerne Renne) führten dazu, dass die vordere Kuppelachse aus dem Bogen auf der Gleisaußenseite aufstieg und die spurkranzlose Treibachse vom Gleis rutschte! Durch Umbau des Laufwerks in ein vorderes Eckardt-Gestell mit Beugliot-Hebel und ein hinteres Krauss-Helmholtz-Gestell sowie die Verbreiterung der Radreifen konnte das Problem gelöst werden.

Ein weiterer bis heute bestehender Mangel ist der zu schwach ausgeführte Blechrahmen. Mehr dazu weiter unten.

Einige Fahrzeuge wurden von Herrn Prochnau besonders vorgestellt:

Triebwagen 187 025

Der 1938 von der Waggonfabrik Wismar (Antrieb MAN/ BBC) gebaute Schlepptriebwagen 187 025 ist durch seine auf Schmalspurbahnen selten verwendete dieselektrische Antriebstechnik eine technische Rarität. Ein mit einem 328-PS (früher 420 PS)-Dieselmotor angetriebener Generator liefert den Fahrstrom für die vier Fahrmotoren der Einzelachsantriebe. Für den einzig verbliebenen von insgesamt drei baugleichen Fahrzeugen für die NWE erfolgt heute der Einsatz nur noch im Sonderzugdienst.



Wirklich ein Brocken: „Brockenlok“ 99 7241 auf dem Brocken

(Foto: Karsten Friedrichs)

99 222

Die einzige noch vorhandene 1'É1-Einheitslok aus dem Baulos 99 221-223, fand dann die Aufmerksamkeit der Besucher. Die drei 1931 gebauten Maschinen kamen zunächst auf der Strecke Eisfeld-Schönbrunn zum Einsatz; 99 231 und 233 gelangten im zweiten Weltkrieg nach Norwegen und wurden dort 1956 verschrottet.

99 222 kam 1966 zur Harzquerbahn und wurde dort zusammen mit den bauähnlichen Loks der Baureihe 99.72 eingesetzt. Der Kessel entspricht weitgehend dem der Normalspur-Rangierlok BR 81. Nach dem Umbau auf Mischvorwärmer im Jahre 1973 (analog zur BR 99.72) erfolgte 1999 der Rückbau auf den ursprünglich eingesetzten Oberflächenvorwärmer mit dem Ziel einer möglichst authentischen Darstellung der Erstversion.

Die Lok wird fast ausschließlich für Sonderzugdienste und Reservezwecke verwendet, nicht zuletzt deshalb, weil die Neubauloks besser Dampf machen und das Laufwerk mit den vorderen und hinteren Bisselgestellen der heutigen Version der Baureihe 99.72 unterlegen ist.



Interessanter Werkstatttrudgang

(Foto: Karsten Friedrichs)

Wernigerode-Westerntor

Nach der Rückkehr vom Brocken fand für alle Interessierten noch eine Führung durch die große Eisenbahnwerkstatt in Wernigerode-Westerntor statt. Herr Prochnau von der HSB erläuterte dabei sehr anschaulich die einzelnen Arbeitsbereiche und die vorhandenen Fahrzeuge.

Der Aufgabenumfang der Werkstatt hat sich in den letzten Jahren vergrößert. Auch größere Reparaturen werden vermehrt in der eigenen Werkstatt ausgeführt.

Die mechanische Bearbeitung einzelner Baugruppen wird häufig an Unterlieferanten in der Region vergeben.

Die Maschinenanlage füllt zusammen mit einem Dampfkessel für die Zugheizung fast den gesamten Wagenkasten aus, so dass nur noch Platz für ein Gepäckabteil vorhanden ist.



187 025 in Wernigerode-Westerntor

(Foto: Karsten Friedrichs)



99 222: Treibachse mit geschwächtem Spurkranz

(Foto: HSB)

Rahmen BR 99.72

Weiterer Anziehungspunkt war ein ausgeachstes Exemplar der Baureihe 99.72 in der Lokhalle.

Mehrere Schrumpfflicken und Nachschweißungen in den Eckbereichen der Achslagerausschnitte zeigten die Schwachstellen des Blechrahmens auf. Jahrelange Transporte schwerer Kohlenzüge auf Rollböcken in Doppeltraktion von Nordhausen nach Silberhütte sind die Hauptursache dieser Schäden. Mittlerweile wird bei jeder Ausbesserung in Meinungen der Rahmen auf Risse überprüft.

Als Pilotprojekt für eine langfristige Betriebsdauer wurde 99 7232 in Meinungen mit einem neuen verstärkten Blechrahmen aus höherwertigem Stahl versehen. Nach und nach sollen auf diese Weise die am stärksten verschlissenen Rahmen ersetzt werden.

Nachstehend die wichtigsten technischen Daten der 1'E'1-Maschinen im Vergleich

Salonwagen 900-457

Zum Abschluss führte uns Herr Prochnau in die Wagenhalle, wo der kürzlich fertiggestellte Salonwagen 900-457 bestaunt werden konnte.

Dieser Wagen wurde im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit in Halberstadt, dem Verein Brücke e. V. und dem VHS-Bildungswerk Blankenburg aufgearbeitet. Besonders die sorgfältig restaurierte Innenausstattung wurde bewundert und natürlich in Gedanken ein Vergleich zu unserem VB 50 gezogen...

Karsten Friedrichs



Im Salonwagen

(Foto: HSB)

Bahnhof Burgbrohl als Vereinslokal - oder doch besser in Brohl ?

Betrifft: Aufruf im letzten Heft.

Bis zum Stichtag hatte ich leider nur eine schriftliche bzw. telefonische Zusage erhalten. Woran lag die geringe Resonanz? War es die Ferienzeit? Ist die Anreise nach Burgbrohl für Bahnreisende zu umständlich?

Vielleicht wäre ein solches Treffen auf dem Betriebsgelände in Brohl attraktiver, zumal sich auch das Umfeld dort optisch stark verbessert hat. Ich denke dabei besonders an den fast fertig restaurierten Wagenschuppen mit dem schönen Grillplatz davor. Dort befindet sich am Ende des Wagenschuppens auch ein Raum, welcher durchaus für diese Abende geeignet wäre. Wahrscheinlich kommen dann schon wegen der unmittelbaren Bahnatmosphäre mehr Interessierte, zumal sich dann auch Möglichkeiten von näheren Kontakten zwischen Nichtaktiven und Aktiven ergibt, was vielleicht den einen oder anderen zur Mitarbeit bewegen könnte.

Da wir Aktive vielleicht auch schon ein wenig "betriebsblind" sind, könnten an solchen Abenden auch mal Gedanken "von außerhalb" eingehend diskutiert werden. Ich bleibe am Ball und in der nächsten Ausgabe unserer Zeitung gibt es sicher etwas Neues in dieser Angelegenheit zu berichten.

Karsten Friedrichs



Der „Kurt Weiland-Platz“ mit seinem Erbauer. Links der Eingang zum Raum.
(Foto: Karsten Friedrichs)

	99 222	99 7231-7247
Hersteller	BMAG	LKM
Baujahr	1930	1954/55 7 Loks 1956 10 Loks
Achsfolge	1'E'1	1'E'1
LüP	11636 mm	11730 mm
Treibraddurchm.	1000 mm	1000 mm
Zylinderdurchmesser	500 mm	500 mm
Kolbenhub	500 mm	500 mm
fester Achsstand	3600 mm	0 mm Treiba. spurkranzlos
Rahmen	Barrenrahmen	Blechrahmen
Kesseldruck	14 bar	14 bar
Rostfläche	1,78 qm	2,8 qm
Strahlungsheizfläche	7,7 qm	10,4 qm
Rohrheizfläche	88,7 qm	85,1 qm
Überhitzerheizfläche	33 qm	30 qm
Verdampfungs-l. bei 60kg/qm/h	5,76t/h	5,76t/h
Dienstgewicht	66 t	64,5 t
Reibungsgewicht	50 t	47,5 t
Wasservorrat	8 Kubikmeter	8 Kubikmeter
Kohlevorrat	3 t	4 t
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h	40 km/h

Fahrgastzahlen 2004

Nach Ablauf des Jahres 2004 gilt es, beim Vulkan-Express wieder Bilanz zu ziehen. Im Jahr 2004 sind bei der Brohltalbahn 61.347 Beförderungen angefallen. Dies bedeutet gegenüber den beiden Vorvorjahren 2001 und 2002 mit jeweils fast 90.000 und dem Vorjahr 2003 mit 66.602 Beförderungen eine weitere deutliche Minderung der Fahrgastzahlen. Diese Verminderung bedarf wiederum einer ausführlichen Analyse. In fast allen Monaten waren deutliche Abschwünge zu verzeichnen. In einigen Monaten ergaben sich drastische Einbrüche von bis zu 40 %.

Ob es an der verregneten Jahreszeit oder an der veränderten Feriengestaltung oder an der Feinverteilung unserer Prospekte oder an den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Freizeitgestaltung oder an anderen Gründen gelegen hat, bleibt noch herauszufinden.

Auf jeden Fall konnte es auf dem höchsten Niveau der beiden Jahre 2001 und 2002 nicht weitergehen. Vielerorts beklagte man damals, dass es bei der Brohltalbahn oft zu voll sei. Diese Feststellung musste

akzeptiert werden. Das war wohl wirklich so. Speziell ab Mai 2003 war es bei uns nicht mehr zu voll und auch an den außerordentlichen September-Samstagen ging es seither übersichtlich und gesittet zu, so wie wir uns das eigentlich vorstellen. Züge mit sämtlichen verfügbaren Wagen gibt es nur noch ganz selten. In den beiden letzten Jahren hatten wir auch keine besonderen Veranstaltungen mit Kurzfahrten wie in den beiden Jubiläumsjahren.

Da wir im Jahr 2003 eine Preiserhöhung vorgenommen hatten, sind wir 2004 finanziell noch mal mit einem blauen Auge davon gekommen.

Wir sollten trotzdem wissen, dass uns 100.000 Euro in der Kasse fehlen. Es sind daher alle Anstrengungen von unseren festen und freien Mitarbeitern zu unternehmen, um dieses Loch auf andere Weise zu kompensieren. Denn unser Arbeitsvorrat, nicht nur der auf Gleis 5, nimmt immer mehr zu. Ansonsten sollten wir schon 80.000 Beförderungen p.a. haben, damit wir unsere Aufgaben ordentlich erfüllen können.

Michael Baaden



Die neuen Freitagsverkehre werden mittlerweile gut angenommen. VT 30 mit Wagen 118, 458 und dem einzigen erhalten gebliebenen Personenwagen der Brohltalbahn VB 50 am 02.09.2005 in Burghöhl.
(Foto: Karsten Friedrichs)

Bericht des Schatzmeisters Neue Mitglieder der IBS

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

Thomas Nuhn, Remagen
Jürgen Cadenbach, Mön.-Gladbach
Dirk Mangold, Köln

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

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bis zum 31.07.2005 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

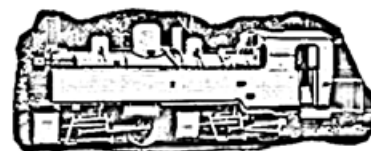
€ 8.597,36

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 31.07.2005:

Aloys Delfs, Brohl-Lützing
Hartmut Halm, Aachen
Jürgen Cadenbach, Mön.-Gladbach
Julius Bau, Köln
Hans-Peter Rosenberg, Neuwied
Ulrich Steimel, Hofheim (Taunus)
Markus Henne, Andernach
Stephan Bläsner, Hö.-Grenzhausen

Liebe Mitglieder, mit einer Spende unterstützen Sie unsere Spendenaktion 11sm. Damit es wieder heißt: Mit Volldampf ins Brohltal!

Tobias Baaden





Alte Wagenhalle in neuem Gewand

Fotos: Andreas Wildeman

(oben und Mitte)

Franz Josef Merzbach (unten)

Immer schöner zeigt sich die alte Wagenhalle in Brohl. Weit mehr als zwei Drittel sind bereits verputzt und gestrichen. Das Dach ist neu eingedeckt und die Dachaufbauten fertig gerichtet. Einzig die Glasarbeiten ziehen sich etwas hin. Viele Dutzend Glasscheiben müssen in die alten und in die nach deren Muster gefertigten neuen Fenster-rahmen eingesetzt und verkittet werden, ebenso die Glasscheiben auf den Dachaufbauten. Ebenfalls warten die Tore noch auf Neuanfertigung. Schauen die Brohltalbahn-Fahrgäste bei Ihrer Rückkunft in Brohl aus dem Fenster, so entdecken sie nunmehr ein wahres Schmuckstück auf dem Betriebsgelände.

Stefan Raab



Der 60. Jahrestag Bomben im oberen Brohltal

Im Jahr 1944 flogen an klaren Tagen, an denen Luftangriffe der Alliierten auf deutsche Städte stattfanden, bis zu 1000 Bomber über unsere Gegend. Bomben fielen immer wieder im gesamten Kreisgebiet, auch kam es zu Flugzeugabstürzen. In Kempenich fielen am 1. März 1944 Bomben in der Leywiese, wobei eine Scheune in der Burgstraße beschädigt wurde. Dieser Luftangriff galt wohl dem Kempenicher Bahnhof. Es fielen manchmal auch schwere Bomben in der ländlichen Region, meistens als Notabwürfe von angeschossenen Flugzeugen. Vermutlich durch einen derartigen Bombenabwurf wurde z. B. der Bahndamm in Oberzissen, der über den Brohlbach verläuft, stark beschädigt. Dabei landeten im Bachbett zwei Bomben, deren Trichter im folgenden Sommer als Schwimmbad benutzt wurden. Als Schutzmaßnahme waren in allen Orten Stollen gebaut worden, wie z. B. in Niederzissen in der Klosterstraße, wo ein derartiger Bunker noch heute erhalten und zu besichtigen ist.

Im Herbst 1944 hatten die Amerikaner die Grenzstadt Aachen eingenommen. Im nahegelegenen Hürtgenwald kam es zu den größten Kämpfen auf deutschem Gebiet, bei denen zigtausende Soldaten ihr Leben lassen mussten. Aus der Nordeifel hatte sich eine Nachrichteneinheit ins Brohltal zurückgezogen. Nach Bad Tönisstein wurde in die seit Mai 2005 geschlossene Fachklinik ein Hauptquartier der Heeresgruppe B des Generalfeldmarschalls Walter Model verlegt. Im 400 m höher gelegenen Ort Engeln wurde eine wichtige Funkstation als Verbindung zur Westfront eingerichtet, während die Nachrichtentruppen in den umliegenden Ortschaften in Privathäusern einquartiert waren. Ein älterer Mann soll sich gegenüber den Quartiermachern geäußert haben, dass er gegen „die Männ“ (Soldaten) nichts habe aber gegen

das „Ding“, womit er die Funkstation meinte.

Im Spätsommer bis Frühherbst 1944 waren Abschussbasen der V 1 bei Maria Laach stationiert. Tankfahrzeuge für die V 1 standen im Distrikt „Wollrath“, nordwestlich von Kempenich. Daher war Kempenich den Alliierten bekannt als Nachschubstation. In Engeln war die Funkstation installiert, ebenso eine im Bereich Wollrath-Schöneberg, dem deutschen Luftwaffen-Übungsplatz. Weiterhin war Kempenich Endstation der Brohltal-Eisenbahn. Von hier aus, so vermuteten die Alliierten, würden Waffen und Munition zur Westfront gebracht. Die vorhin erwähnten Bomben in der Leywiese sind ein Indiz für diese Vermutung. Bereits Anfang Dezember 1944 griffen 4 Jagdbomber - es waren die gefürchteten Lightnings (Maschinen mit Doppelrumpf) - einen auf dem Bahnhof Engeln stehenden Güterzug an. Als die Jabos zum Tiefflug ansetzten, flüchtete das Zugpersonal noch rechtzeitig unter den letzten Waggon. Die Bomben verfehlten ihr Ziel nur knapp, während die Lokomotive von den Bordwaffen getroffen, aber glücklicherweise nur leicht beschädigt wurde.

Der Dreikönigstag 1945 wurde Kempenich-Engeln und Umgebung zum schweren Schicksalstag. Es war kurz nach 11 Uhr, als zwischen Engelter Kopf und Schorberg aus einer aufgelockerten Stelle des sonst bewölkten Himmels das für Großangriffe bekannte Zeichen eines nach unten gerichteten Rauchstreifens auf die mit Schnee bedeckte Landschaft niederging. Kaum waren die Menschen im Keller, um Schutz zu suchen, als das schreckenvolle, laute Getöse der explodierenden Bomben einsetzte, das zwar nur kurz andauerte aber schreckliche Folgen hatte. Am schlimmsten wurde dabei Kempenich getroffen. Die Bombenteppiche erstreckten sich von der Erbheck

aus über die Hardt, das nordwestliche bis östliche Dorf, entlang der Engelter Straße, über den Engelter Kopf, das Dorf Engeln und rund um den Brenker Ortsteil Fußhölle bis zum Kali-Chemie-Gelände am Brenker Bahnhof.

Die Kirchturmuhre von Kempenich blieb auf 11.05 Uhr stehen und zeigte noch Jahre später diese Uhrzeit, die an die Schrecknisse des Dreikönigstages erinnerte. Auch in Engeln wurden mehrere Wohnhäuser zerstört, und es waren auch hier Tote und Schwerverletzte zu beklagen. Inklusiv der später an den Folgen des Bombenangriffs Verstorbenen waren es insgesamt 42 Todesopfer. Die Bahngleise der Brohltalbahn auf dem Bahndamm bei Fußhölle, der voll getroffen wurde, standen senkrecht nach oben. Bombentrichter, die nur wenige Meter beidseits vom Gleis entfernt sind, erinnern noch heute an das schreckliche Ereignis.

Lehrer Peter Oerter, der damals in der Brenker Schule wohnte, teilte mit, dass an jenem Morgen ein Hauptmann verdiente Soldaten für ihren Einsatz an der Normandiefront auszeichnen sollte. Die Soldaten waren gerade auf dem Schulhof angetreten, als das Dröhnen der herannahenden Bombengeschwader zu hören war. Als das unheilvolle Geräusch der Detonationen einsetzte, flüchteten die Soldaten und suchten Deckung in der Waschküche, im Haus und im Keller. Der Hauptmann suchte mit seinem Pferd Schutz in der Knabentoilette. Er sagte später: „Wir saßen auf einem Pulverfass. Wäre die Schule getroffen worden, stände in Brenk kein Gebäude mehr: In der Schule lagerten 10 Kisten mit Panzerfäusten sowie Tellerminen und sonstige Munition, genug an Sprengstoff, um das damalige Leben in Brenk völlig auszulöschen.“ Nach diesem Bombenangriff wurde in der ganzen Umgebung der Bau von Stollen mit allen zur Verfügung stehenden Kräften beschleunigt fortgesetzt. Es dauerte noch genau zwei Monate, bis die Amerikaner einmarschierten.

Hans Schmitz

SPD bei der Brohltal-Schmalspureisenbahn zu Gast

Die Fraktion der SPD im Verbandsgemeinderat und Mitglieder der SPD Brohltal besuchten unlängst die Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn (IBS) in Brohl-Lützing.

Schon bei der Begrüßung am Lokschuppen, wo der Triebwagen VT 30, der stärkste Schmalspurtriebwagen Deutschlands, zur Fahrt nach Burgbrohl bereitstand, betonte Fraktionsführer Thomas Berzen die Wichtigkeit dieser Informationsveranstaltung: „Nur wer aus eigener Anschauung weiß, um was es geht, kann im Verbandsgemeinderat als Mitglied des Aufsichtsrates der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft vernünftig seine Aufgabe erfüllen.“

Dass Kommunalpolitik auch Spaß machen kann, erfuhren die Teilnehmer bereits bei der Abfahrt vom Lokschuppen nach Burgbrohl bei einem kühlen Bier. Vorbei am "Neubauabschnitt" kurz hinter Brohl bei km 1,3 wurde die im Winter freigeschnittene alte Verladeanlage bei Schweppenburg sichtbar, die die "historische Brohltalbahn" dokumentiert und auch zu den betreuten Aufgaben der IBS gehört.

In Burgbrohl besichtigte man den neuen Oberbaulagerschuppen. Dieser wurde ganz in ehrenamtlicher Arbeit wieder hergerichtet, mit einer tragfähigen, neuen Bodenkonstruktion ausgestattet, neu gestrichen und in großen Teilen neu verputzt. Ein kleines Schmuckstück und sehr passend zum Gesamt-Ensemble des attraktiven Bahnhofsumfeldes.

Die Anregung zur Aufstellung von Sitzbänken und Wanderhinweisen auf dem Bahnsteig in Burgbrohl, nicht nur für Reisende sondern auch für Spaziergänger, nahmen die SPD-Politiker gerne zur Kenntnis.

Nach Rückfahrt zum Brohler Lokschuppen konnte auf Vorschlag von IBS-Gründungsmitglied Michael Baaden das größte Spendenprojekt der IBS in Augenschein genommen werden: Die 11 sm, die einzige, erhaltene Original-Brohltalbahndampflokomotive der seltenen Bauart "Mallet", 4 Zylinder-Verbundmaschine, die im nächsten Jahr 100 Jahre alt wird. Der größte Wunsch der IBS'ler ist deshalb mehr als verständlich. Sie möchten die alte Dampflok wieder funktionsfähig aufarbeiten. Leider reicht dafür der eigene Sparstumpf bei weitem nicht aus, weil die Maßnahme rund 450.000,- € kostet. Der weitere Rundgang durch die neuen Büroräume und die neue Maschinenwerkstatt zeigte den Be-

suchern, was alles an Leistungen ehrenamtlich möglich ist.

Besonders interessant war die Besichtigung der alten Wagenhalle, die teilweise neu erstellt wurde. Materialkosten wurden dabei von der Brohltal-Eisenbahn-GmbH übernommen. Die Arbeit wurde ausschließlich von den IBS-Mitgliedern ausgeführt, einschließlich Fachwerkbau, Dacheindeckung und Maurerarbeiten. Die neue alte Wagenhalle soll in den nächsten Monaten eine trockene Bleibe für die historischen Fahrzeuge der Brohltalbahn werden, auch für den VB 50, der erst im vergangenen Jahr nach einer Aufarbeitung in Pilsen wieder nach Brohl zurückgekehrt ist. Der VB 50 ist der einzige erhaltene Personenwagen der alten Brohltalbahn, mittlerweile auch schon über 75 Jahre alt. Dafür wurde jüngst die Spendenaktion abgeschlossen: 50.000,- € konnten eingesammelt werden. Die Aufarbeitung kostete allerdings rund fast 100.000,- €.

„Mit diesen wertvollen Informationen, die für unsere Arbeit in den Räten sehr wichtig ist, werden wir Sie in positiver Erinnerung behalten“ verabschiedete sich die SPD Brohltal mit ihrem Vorsitzenden Franz Josef Spurzem.

Thomas Berzen

Im Bahnhof Burgbrohl (von links):

Jeffrey Dhillon (IBS-Jugendgruppe), **Michael Baaden** (Gründungsmitglied der IBS), **Karl Heinz Kempenich** (SPD), **Franz Josef Spurzem** (SPD), **Michael Castor** (IBS-Jugendsprecher), **Thomas Berzen** (SPD), **Wilfried Thelen** (örtlicher Betriebsleiter), **Heike Paul** (SPD), **Michael Tinschert** (SPD), **Frank Bauschmann** (Triebfahrzeugführer), **Walter Schneider** (SPD), **Egon Schoor** (SPD) und **Tobias Baaden** (IBS-Schatzmeister)

Foto: Stefan Raab



Bau des Bahnhofs in Kempenich?

Am 25.05.2005 erging in der Olbrück-Rundschau eine Meldung der FWG „Bürger für Bürger“ Kempenich bezüglich einer Info-Veranstaltung u. a. über „den Verfahrensstand zum“ „anstehenden Bau des Bahnhofs in Kempenich.“

Am 16.06.2005 wurde im Brohltal-Echo über die avisierte Versammlung berichtet. Thema war wieder auch „der Ausbau des Bahnhofs sowie die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes“.

Am 06.07. wird nochmals vom Ortsbürgermeister auf die Anliegersammlung „Bahnhof“ aufmerksam gemacht.

Am 13.07. ist die Bekanntgabe eines Schallschutzgutachtens für das Bahnhofsgelände das Mitteilungsthema.



Fast 50 Jahre ist es her: Lok I im Bahnhof Kempenich

(Foto: Waldemar Musick)

Der Chronist fragt sich, ob er in der letzten Zeit nicht alles mitbekommen hat? Der 1. April ist auch schon lange vorbei. Oder hat sich jemand um 104 Jahre verrechnet?

Kann irgendwie alles nicht sein. Wann fuhr der letzte Zug nach Kempenich? Oder wird bald wieder ein Zug dort hinfahren?

Michael Baaden

Vor 30 Jahren: Lok 11sm wurde aus Brohl abtransportiert

Erinnern wir uns: Am bitterkalten 11. Oktober 1975 hatten Michael Haubner und der Autor ihren ersten Arbeitseinsatz bei der Brohltalbahn. Es hieß, Lok 11sm auf dem Transportwagen der DB reisefähig zu befestigen. Nachdem am Freitag, dem 10. Oktober 1975 ein Kran (oder zwei Kräne) die Mallet auf den Waggon gesetzt hatte(n) (Wer hat Bilder?), mussten die Mitglieder der DGEK-Regionalgruppe Koblenz die weitere Ladetätigkeit erledigen. Hauptsächlich bedeutete das, die Lok mit Holz zu unterbauen, um Schwankungen und Bewegungen zu verhindern.

Ohne besondere Handwerkszeug war das nicht ganz so einfach. Wir waren damals noch nicht regelmäßig im Einsatz. Hilfestellung von der Brohltal-Eisenbahn-GmbH gab es nicht. Bilder von diesem Einsatz gibt es nur wenige. Der Autor bedauert, damals mit jedem Bild echt knauserig gewesen zu sein. Was hätte man alles noch aufnehmen können ?!

Am Nachmittag dieses Tages kam dann der Lademeister und begutachtete unsere Arbeit. Anschließend wurde der Transportwagen mit der Köf 2 unter das Lademaß auf Gleis 7 gefahren und abgenommen. Am folgenden Montag machte sich die Fuhre dann auf zur BASF nach Ludwigshafen, in die Lehrwerkstatt, wo die Lok 11sm äußerlich zur Präsentation im Schmalspurmuseum

der DGEK in Viernheim hergerichtet wurde.

Endlich war die Lok 11sm aus Brohl verschwunden. Mehrfach hatte die BEG die DGEK aufgefordert, die Lok aus Brohl zu entfernen. Am Ende musste die BEG mit der Verschrottung drohen, damit Taten folgten.

Michael Baaden



Lok 11sm unter dem Lademaß auf Gleis 7 am 11.10.1975

(Foto: B.v.Mitzlaff)