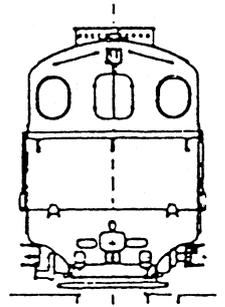


Die Brohltalbahn

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

*19. Jahrgang
III / 2007*



Bahnfest im Juni 2007



Einen Tag vor dem Bahnfest trafen sich am 08.06.2007 Lok „Regenwalde“ der Selfkantbahn und 99 6101 der HSB im Bahnhof Oberzissen. Wird es das noch einmal geben?

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

Verantwortliche Redakteure :

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
 Karsten Friedrichs · Kastanienweg 39 · 53503 Bad Honnef
 Tel. (0 22 24) 47 93 · e-mail: karsten_friedrichs@web.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
 Hans-Ulrich Büchting, Swisttal
 Karsten Friedrichs, Bad Honnef
 Wilfried Thelen, Burgbrohl-Lützingen
 Ortwin Wildeman, Bonn

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
 Kartäuserhof 17; 50678 Köln
 Tel. 0221 / 3 56 71 27; Fax 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Redaktionsschluß zu diesem Heft war der 30. April 2007. Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang Oktober 2007 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn“ IV/2007 ist der 31. Juli 2007.

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

Titelfoto: Michael Baaden

INHALT:

Impressum 2
 Die erste Fahrt des Vulkan-Expreß 3
 Jubiläum 30 Jahre Vulkan-Expreß 4-5
 Rahmenprogramm beim Bahnfest 5-6
 Kleine Bahn – große Kunst 6-7
 Kommt sie, oder kommt sie nicht? 7-8
 Bahnfest: Was war los im Umladebahnhof? 9
 Bilderbogen Bahnfest 10-11
 Zuwachs fürs Archiv 12
 Von wegen: Nix los 12
 Bericht des Schatzmeisters 13
 Nachruf Hermann Höfer 13
 Wie ist unsere Außenwirkung? 14-15
 Ein dringendes Bedürfnis. 15
 D 9 im Fahrzeugeinstellungsregister 16

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

Die Wahl der Rechtschreibmethode bleibt dem jeweiligen Verfasser überlassen.

TERMINE 2007

- 18.08. **Sommernachtsfahrt:** Abfahrt 19:00 Uhr ab Brohl/Rhein – Abendfahrt mit dem Vulkan-Expreß von Brohl/Rhein nach Engeln. Anschließend findet im dortigen Bahnhof ein deftiges Eifeler Abendessen mit Musik statt. Gegen 1:40 Uhr trifft unser Nostalgiezug dann in Brohl/Rhein wieder ein.
- 01.09. **2. Jahreshauptversammlung** mit Vorstandswahl in Brohl (siehe gesonderte Einladung).
- 08.09. **Westernabendfahrt:** Abfahrt 19:00 Uhr ab Brohl/Rhein zum Bahnhof Engeln, dort Spezialitäten vom Grill sowie Country- und Oldie-Musik. Rückfahrt um 0:00 Uhr, Ankunft in Brohl/Rhein ca. 1:30 Uhr.
- 09.09. **Tag des offenen Denkmals:** in Brohl Fahrzeugausstellung und Besichtigung der historischen Werkstatt.
- 06.10.+ **Scheunenfest** im Kahlenbergerhof in Burg-
 07.10. brohl, mit Zug direkt zum Hof (Sonderhaltepunkt), mit Streichelzoo, Traktorausstellung, Apfelexpress.
- 13.+20.10. **Gambrinus-Fahrten:**
- 27.10. **Almabtrieb** am Bahnhof Engeln
- 28.10. **Almabtrieb** am Bahnhof Engeln
- 18.11. **Martinsfahrt**

Die erste Fahrt des „Vulkan-Expreß“ am 25. März 1977

Über die Einführung des „Vulkan-Expreß“ gibt es insgesamt wohl nur wenig BEG-eigenes veröffentlichtes Material. Dem Autor ist nur das damalige Faltblatt „Romantische Reise mit der Brohltal-Eisenbahn“ bekannt. Hans-Joachim Jakobowski berichtet zusätzlich von einem Artikel in einer Lokalzeitung mit dem Titel: Das Brohltal hat endlich seine alte Bimmelbahn wieder. Mit Lokführer Karl Wolf am Regler der hergerichteten Diesellok D 4 startete der „Vulkan-Expreß“ am 25. März 1977 zu seiner Jungfernfahrt nach Engeln.

Nach den Recherchen des Autors handelt es sich bei der Lokalzeitung um die Rhein-Zeitung. Aber auch die beiden anderen Zeitungen General-Anzeiger und die Rundschau aus Bonn berichteten ausführlich, wie das Archiv heute hergibt. Jedenfalls war viel landes- und kommunalpolitische Prominenz am Freitag, den 25.03.1977, bei der feierlichen Eröffnung zugegen. Die Bilder zeigen ca. 50 anwesende Personen beim Festakt neben dem Personenzug VB 50, dem einzigen, den die Brohltalbahn überhaupt besaß. Vom „Vulkan-Expreß“ versprach sich das Brohltal eine Belebung des Fremdenverkehrs, für wahr ein großes Ziel für lediglich einen „100 Personen fassenden Großraumwagen“.

Die gehaltenen Festreden und eine angenehm ungezwungene Atmosphäre ließen den Redakteur von einem „historischen Anlass“ sprechen, nämlich vom ersten Personentransport seit 15 Jahren. Die Redner würdigten Idee und Initiative von Geschäftsführer Walter Henseler, auf den der schmucke grün-beige „Vulkan-Expreß“ zurückzuführen sei. Zuversichtlich zeigte man sich, was die Auslastung anging, das Interesse an nostalgischen Bahnreisen sei stark angestiegen. In einer Zeit, in der Freizeit und Erho-

lung einen immer höheren Stellenwert erhielten, sei die Palette des touristischen Angebots zu vergrößern, meinte Landrat Dr. Plümer. Bereits damals fiel das Wort „Vulkanlandschaft Brohltal/Laacher See“. Die Einsegnung des Zuges wurde von Dechant Wiebel aus Oberzissen vorgenommen. Auch das gehörte zur Feierlichkeit.

Geschäftsführer Henseler gab einen Rückblick in die bewegte Geschichte des für die damalige Zeit sehr modernen Bahnfahrzeugs (selbsttragende Karosserie ohne Rahmen), erst Triebwagen in mehreren Antriebsvarianten dann Beiwagen.

Nunmehr wurde der VB 50 als „Vulkan-Expreß“ innen umgestaltet. Mit Gardinen, Klappstischen, Musikanlage und Teppichboden ausgerüstet war der Zeitgeist der 70er Jahre über den Waggon hereingebrochen. Leider könne die Brohltal-Eisenbahn sich die passende Dampflok finanziell nicht leisten, meinte Walter Henseler.

Der Landrat des Kreises Mayen-Koblenz, Dr. Klinkhammer, schwenkte die Schaffnerkelle zur Abfahrt. Bei Weißwein und Musik

vom Brohler MGV Fidelio ging die Jungfernfahrt des „Vulkan-Expreß“ durch das eher trübe Wetter nach Engeln. Der Redakteur berichtete von vielen Schaulustigen, mit Fotoapparaten bewaffnet, entlang der Strecke. Aber je höher man kam, der Nebel wurde immer dichter. Trotzdem war die Stimmung im „Vulkan-Expreß“ gut, nicht umsonst aufgelockert von Dr. Leo Porz aus Brohl, der in seiner ihm eigenen Art eine mit vielen Bonmots gespickte Streckenbeschreibung zum Besten gab.

Die Zeitungen empfahlen den neuen Zug als echte Marktlücke für Vereine und Ausflugsgruppen. Zahlreiche Gruppenbuchungen lagen damals bereits vor. „Vielleicht wird es einmal lange Wartelisten geben“? Ansonsten wurden nahe gelegene Restaurants der Umgebung als weitere Ziele bzw. eine kleine Eifelrundfahrt mit den Bussen der Brohltal-Eisenbahn angeboten. „Das Brohltal ist um eine touristische Attraktion reicher,“ waren sich alle sicher. Nach heute 30 Jahren kann man das voll bestätigen.

Ob die Einrichtung des „Vulkan-Expreß“ auf einem Zufall beruht, wie die Rhein-Zeitung berichtete, wird der Autor demnächst etwas genauer hinterfragen.

Text und Foto: Michael Baaden



Wie sich die Zeiten ändern! Solche Zuglängen des Vulkan-Expreß (hier am 02.06.07 bei Fußhölle) sind heute keine Seltenheit mehr.

Jubiläum 30 Jahre Vulkan-Expreß

Am Sonntag, den 25. März 2007, ergab sich im Rahmen unserer planmäßigen Frühlingsfahrt die 30-jährige Wiederkehr der Einführung des Vulkan-Expreß als regionale touristische Einrichtung und neuem Personenverkehr der Brohltalbahn. Zu den rund 100 normalen Fahrgästen hatten wir zahlreiche Festgäste eingeladen.

36 Brohltalbahnrentner(innen), 66 Politiker, 18 Brohler Nachbarn und ca. 70 Geschäftsfreunde, Eisenbahnfreunde und Bekannte waren der Einladung gefolgt.

Wir begannen die Festivität mit einem Sektempfang im Bahnhof Brohl. Besonders froh waren wir, dass der damalige Landrat Dr. Egon Plümer anwesend war und wie vor 30 Jahren die Kelle (Befehlsstab) zum Abfahrauftrag erhob. Sodann setzte sich der lange Lindwurm des Vulkan-Expreß auf die Vulkaneifelhöhen in Bewegung. Im Bahnhof Engeln traf man sich zum gemeinsamen Empfang für die Geladenen.

Der erste Vorsitzende der IBS Joachim Hillenbrand begrüßte mit einem kurzen geschichtlichen Ab-

lauf die Gäste. Sodann ergriff der 1. Beigeordnete der Verbandsgemeinde Brohltal Gerd Hackenbruch das Wort und würdigte die Einführung des Vulkan-Expreß als weitblickende touristische Entscheidung. Gerd Hackenbruch wünschte zugleich dem Aufsichtsratsvorsitzenden der Brohltal-Eisenbahn GmbH, Bürgermeister Hermann Höfer eine baldige Genesung. (Leider ist Herr Höfer kurz darauf verstorben, mehr dazu an anderer Stelle in diesem Heft)

Nach einer kleinen Pause im Ablauf begrüßte Landrat Dr. Pföhler das Auditorium. In seiner Ansprache lobte er die weitreichende Entwicklung des Vulkan-Expreß und ging speziell auf die Gründung der IBS vor 20 Jahren ein. Auch die Unterschutzstellung von Lok 11sm als kürzlichem besonderen Höhepunkt war Thema seiner wohlmeinenden Rede.

Als nächster Redner überbrachte Bernd Weidenbach als Bürgermeister der Verbandsgemeinde Bad Breisig die Glückwünsche zum besonderen Ereignis. Auch er sprach

die Leistungen der IBS im Ablauf der letzten 20 Jahre an. Für unsere Spendenaktion zur Sanierung von Lok 11sm machte Bernd Weidenbach uns Mut und Hoffnung. Sodann konnte zum Essen übergegangen werden, auf das manche wohl schon gewartet hatten.

Zwischendurch trafen sich die Politiker draußen auf dem Bahnsteig, um vor dem Vulkan-Expreß VB 50 das obligatorische Bild zu stellen, was zu einem öffentlichen Termin immer dazu gehört. Diesmal hob Landrat Dr. Pföhler die Abfahrtskelle.

Danach riefen unsere Wanderführer auf zu den beiden angebotenen Wanderungen nach Weibern in den Tuffsteinpark und zum alten Bahnhof Kempenich, wo den Teilnehmern der neu gestaltete Bahnhof von Gemeindechef Seifert vorgestellt wurde. Für die in Engeln gebliebenen Personen führte der Autor etwas durch die Geschichte des Vulkan-Expreß und der aktuellen Brohltalbahn. Ein Grußwort des Vorsitzenden Peter Greisler von der Initiative „Region Mittelrhein“ bereicherte den Programmablauf. Mit lebendigen Worten appellierte er an das Publikum, das Brohltal nicht nur isoliert zu sehen. „Das Brohltal in der Region Mittelrhein“ solle zukünftig unser aller Motto sein. Man lebe schließlich in einer bekannten Großregion und die gelte es insgesamt im Bekanntheitsgrad zu steigern. Man könne so Groß- und Kleinregion miteinander verbinden und bekannt machen. Beim Autor jedenfalls rannte Peter Greisler offene Türen ein. Gerade wir bei der Brohltalbahn sehen die Großregion Mittelrhein als unsere Region an.

Den weiteren Verlauf des frühen Nachmittags gestaltete Andreas Wildeman mit einer Powerpoint-Präsentation über die letzten 20 Jahre bei der Brohltalbahn. Anhand von überwiegend eigenen Dias erläuterte er die Veränderungen beim Vulkan-Expreß, seitdem 1987 die IBS für einen gänzlich anderen bzw.



Jubiläumzug in Brohl: Der frühere Landrat Dr. Plümer hebt die Kelle zur Abfahrt.

Foto: M. Baaden

neuen Personenverkehr sorgte, z.B. neue Wagen und Loks. Mit einem Wagen fing man an, rd. 15 sind es heute. Aber auch die Entwicklungen beim Güterverkehr in Schmal- und Normalspur wurden aufgezeigt. Dreimal in der Woche fährt der Aluzug zwischen Spellen und Koblenz. Manche Zuschauer staunten nicht schlecht, dass die Brohltalbahn heute eine ganz normale Eisenbahngesellschaft mit vielen Geschäftszweigen darstellt. Und ebenfalls die Veränderungen bei der Infrastruktur, wofür die Brohltal-Eisenbahn GmbH die Verantwortung trägt, kamen zur Ansprache, wie z.B. Bau des Bahnhofs Engeln, erneuerte Gleise und Viadukte.

Nachdem die Wandergruppen aus Kempenich und Weibern wieder eingetroffen waren, kredenzte das Gasper-Team Kaffee und Kuchen für alle. Daran anschließend erfolgte die Rückfahrt nach Brohl.

Dabei äußerten sich die Gäste recht erfreut über den besonderen Tag, aber auch darüber, dass die Brohltalbahn noch heute existent ist bzw. sie mit der ehrenamtlichen Hilfe der Mitarbeiter doch eigentlich sehr gut dasteht.

Dem gibt es wohl nichts hinzuzufügen, außer dem besonderen Dank für die hinterlassenen Spenden der Ehrengäste.

Michael Baaden

Abwechslungsreiches Rahmenprogramm beim Bahnfest im Brohltal

Niederzissen. Am Wochenende 09. und 10. Juni 2007 fand anlässlich des 20-jährigen Jubiläums der Interessengemeinschaft Brohltalbahn und 30 Jahren Vulkan-Expreß das Bahnfest im Brohltal statt.

Ein guter Anlass für die Schlepperfreunde Brohltalbahn, ihr erstes Schleppertreffen zu veranstalten. So fanden sich am Bahnfestsonntag 60 Schlepperfreunde mit ihren Oldtimertraktoren, sowie historische Motorräder der Motorradfreunde Olbrück e.V. auf dem Rewe-Parkplatz in Niederzissen ein.

Der Freundeskreis „Schlepperfreunde Brohltalbahn“ besteht aus Mitgliedern der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn und aus hauptberuflichen Mitarbeitern der vereinseigenen Betriebs-GmbH.

Ihre Leidenschaft und Arbeit dient dem Erhalt einer der schönsten Eisenbahnen Deutschlands, der Brohltal-Eisenbahn.

Schlepper und Eisenbahn verbindet hier eine lange Tradition. In früheren Zeiten arbeiteten viele Mitarbeiter, die in erster Linie als Lokführer, Rangierer, in der Werkstatt oder im Gleisbau tätig waren, auf Grund des Schichtdienstes als Nebenerwerbslandwirt oder im Obstanbau. Nach Ende des zweiten Weltkrieges kamen die verschiedensten Traktorentypen in den Bahnerfamilien zum Einsatz. Aus dieser Tradition heraus verbinden die Schlepperfreunde Brohltalbahn diese beiden Leidenschaften und wollen so den Bekanntheitsgrad einer lebendigen und außergewöhnlichen Eisenbahnkultur und Bahnstrecke im Brohltal steigern und erhalten.

Nach Ende des Schleppertreffens wurden vier Traktoren der Schlep-



Etliche Gäste verblieben in Engeln und verfolgten bei Kaffee und Kuchen das Geschehen auf der Bühne.
Foto: K. Friedrichs



Auch Landrat Dr. Pföhler ließ es sich nicht nehmen, dem Vulkan-Expreß allzeit „Gute Fahrt“ zu wünschen.
Foto: M. Baaden



Die Schlepperparade auf dem Rewe-Parkplatz in Niederzissen war gut besucht.



LKW-Veteranen auf dem Gelände der Spedition Adams in Niederzissen.

perfreunde Brohltalbahn von der HSB Dampflokomotive 99 6101, genannt Pfiffi und einem Containerwagen zum Heimatbahnhof Brohl gefahren.

Großes Interesse fand bei den Bahnfestbesuchern auch das LKW-Veteranentreffen auf dem Firmengelände der Spedition Arthur Adams. 10 Oldtimer-LKWs, alle zu Wohnmobilen umgebaut, konnten in Augenschein genommen werden.

Ein besonderer Publikumsmagnet war die große Modellbahnausstellung

der Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Siebengebirge mit ihren befreundeten Vereinen. Die beeindruckenden Modulanlagen brachten die Augen der kleinen und großen Besucher in der Bausenberghalle zum Leuchten.

Veranstalter und Aussteller sind sich einig, spätestens zur Inbetriebnahme der brohltalbahn-eigenen Mallet-Lok 11sm das erfolgreiche Wochenende zu wiederholen.

Text und Fotos: Wilfried Thelen



Kleine Bahn - große Kunst

Im Jubiläumsjahr erzielt die Brohltalbahn nicht nur Aufmerksamkeit bei Bahnfreunden, Eifeltouristen und Denkmalschützern, sondern auch bei Kunstenthusiasten.

Der bekannte naiv-realistische Maler Josef Hawle aus Troisdorf zeigte jüngst in einer Ausstellung sein erstes „Bahn-Kunstwerk“: den Vulkan-Express auf dem Tönissteiner Viadukt.

Josef Hawle: „Das verwunschene und scheinbar ursprüngliche Brohltal mit seiner trationsreichen Bahnstrecke hatte mich schon immer fasziniert. Ein wunderbares Sujet für einen naiv-realistischen Maler“.



Ein sehr bekanntes Motiv, allerdings romantisch verklärt.

Repro: J. Langen

Josef Hawle, der sich persönlich zwischen Impressionisten und Realisten orientiert, hat in den vergangenen Jahren die Kunstrichtungen „naiv“ und „realistisch“ künstlerisch zusammengeführt. Seine Werke wurden vor allem in Köln, Bonn, Siegburg und Troisdorf – der Region der er sich besonders verbunden fühlt –, aber ebenso im Berliner Reichstag und in Hamburg ausgestellt. Bundesweit bekannt wurde der Künstler mit CD-Covern für Herbert Grönemeyer.

Das Thema Eisenbahn und Brohltalbahn lässt Josef Hawle momentan nicht los. So arbeitet er gerade an einem Bild der Lok 11sm. Man darf gespannt sein.

17.04.07: Sehr geehrter Herr Wildeman, herzlichen Dank für Ihre email. Scheinbar ist der email-Anhang in den Wirren des Datennetzes verloren gegangen. Bei dem Text handelte es sich weniger um einen Artikel für die Zeitung als um Info zum Bild. Mir war bei einer Ausstellungseröffnung aufgefallen, daß ein recht bekannter regionaler Künstler die Brohltalbahn als Motiv zweier Bilder wählte.

Da das bereits vorliegende Bild recht gut gelungen ist, fand ich es hilfreich Sie zu informieren. Schließlich ist es Indiz für den Bekanntheitsgrad der Bahn und das Interesse Dritter. Recht haben Sie natürlich mit Ihrem Einschub, daß ein so fachorientiertes Mitglieder-Magazin nicht der rechte Platz für einen internen Hinweis ist.

Ich wünsche ihnen bei Redaktion und Gestaltung der kommenden Ausgabe viel Spaß und Erfolg!

Mit Spannung erwarte ich „Die Brohltalbahn“ Nr. 03/2007!

Mit freundlichem Gruß!
Jürgen Langen

18.04.07: Sehr geehrter Herr Wildeman, anbei übersende ich Ihnen nochmals den kleinen Vermerk über die Arbeit des Troisdorfer Künstlers Josef Hawle (siehe Bild) zum Thema Brohltalbahn. Ebenfalls beigefügt das Bild „Vulkan-Expreß“ des Künstlers. Ich war jedenfalls überrascht, ein Gemälde der Brohltalbahn bei einer Ausstellung hier in Berlin zu sehen. scheinbar erfreut sich die Brohltalbahn größerer Beliebtheit.

Vielleicht können Sie ja etwas damit anfangen.

Mit freundlichem Gruß!
Jürgen Langen

19.04.07: Lieber Herr Wildeman, toll, daß sich die Sache so gut entwickelt! Ich treffe Herrn Hawle in der kommenden Woche und werde ihn „drängen“, seine Bilder auszustellen.

Ortwin Wildeman

Kommt sie oder kommt sie nicht – die Dampflokomotive aus dem Harz ?

Wann dampfte es zuletzt im Brohltal? Vor vier Jahren! So lange ist der letzte Auftritt der HSB-Mallet 99 5901 schon her.

Im Jahr davor wurden wir gleich mit zwei Dampfern in Form der HSB-Mallet 99 5901 im Mai und der Selfkantbahn-Lok „Regenwalde“ zum Bahnfest im September verwöhnt.

Eigentlich sollte es schon 2006 wieder Dampf im Brohltal geben, denn drei Jahre Abstinenz waren auch nach Ansicht des Vorstandes lang genug und der Beginn der Aufarbeitung unserer 11sm ließ noch auf sich warten.

Gemäß den vorliegenden Erfahrungen und technischen Gegebenheiten kamen dafür nur zwei Triebfahrzeuge in Betracht: die bereits mit Steilstreckenweihen versehenen Loks 99 5901 oder 99 5902 der HSB.

Leider kam unsere Entscheidung für den Dampfbetrieb 2006 in bezug auf die Einsatzplanungen der HSB für die o. g. Loks zu spät, ein für beide Seiten noch passender Termin

in 2006 konnte auch nach intensivem Kontakt des Autors mit den HSB-Entscheidungssträgern nicht mehr vereinbart werden.

Allerdings waren beide Seiten willens, das Versäumte im Jahr 2007 nachzuholen, welches sich ohnehin als Jubiläumsjahr für „30 Jahre Vulkanexpress“ und „20 Jahre IBS“ mit einem Bahnfest für ein solches Ereignis anbot.

Seitens der HSB wollte man die Straßentiefnader-Anreise der Lok im Jahr 2007 nach Brohl zu Präsentationsterminen im Ruhrgebiet und zusammen mit uns in Köln (Neumarkt) kombinieren. Da jedoch die angestrebte Aufstellung an exponierten Stellen der Kölner Innenstadt (in die Außenbezirke wollten wir nicht) das Thema Stadtmarketing berührt, war eine Genehmigung des Stadtrats erforderlich, welche, aus welchen Gründen auch immer, nicht erteilt wurde. Hier fehlte uns wohl der heiße Draht zu den entsprechenden Stellen. Wir haben dann über Rolf Präuner Kontakt mit der Stadt Koblenz zwecks Präsentation auf dem Platz vor der Herz-Jesu-Kirche auf-



Ankunft in Brohl am 06.07.07. Vorsichtig zieht D 2 mit den Zwischenwagen das gute Stück vom Auflieger über die Rampe auf das Gleis.

genommen, was dann auch positiv beschieden wurde.

Unsere Freude darüber währte jedoch nicht lange, denn aus dem Harz bzw. aus Meiningen kamen ungute Nachrichten: Lok 99 5901 würde wohl so spät dort fertiggestellt werden, dass der Einsatz einer Mallet auf der Brohltalbahn fraglich sein würde, ganz zu schweigen von irgendwelchen Präsentationsterminen. 99 5902 war fest für den Zugdienst im Harz verplant, stand also nicht zur Verfügung. Jetzt war guter Rat teuer: Die Publikationen und Fahrpläne zum Bahnfest waren auf die Dampflok ausgerichtet.

Letztlich konnten wir dann mit der HSB vereinbaren, bei uns die Lok 99 6101 einzusetzen, welche allerdings dann erst eine Woche später als geplant, aber rechtzeitig zum Bahnfest, zur Verfügung stand. Da diese Lok im Gegensatz zu den Mallets nicht mit den bei der Brohltalbahn üblichen Hakenkupplungen, sondern nur mit den HSB-Balancier-Kupplungen ausgerüstet war, waren bei uns noch zusätzliche Anpassungsarbeiten für einen lokseitigen Wagen erforderlich.

Zusätzlich stellte uns die Selfkantbahn noch deren Lok „Regenwalde“ kurzfristig zur Verfügung, so

dass der Bahnfest-Fahrplan mit vier Triebfahrzeugen realisiert werden konnte. Die „Regenwalde“ fuhr allerdings nur mit geringerer Leistung, da der Kessel nur mit 10 statt 12 bar betrieben werden durfte. Das bedingte entgegen den ursprünglichen Planungen ein grundsätzliches Nachschieben von D 2 mit diesem Zug. Damit waren die D 2, die auch noch einen Dieselpfanzug fahren musste und ihr Stammlokführer Karl Nett an beiden Bahnfesttagen fast ununterbrochen im Einsatz.

Auf der Steilstrecke zeigte 99 6101 die echten Qualitäten einer Heißdampflok. Ohne Beanstandungen meisterte der Dreikupppler die 1:20-Rampe hinauf nach Engeln, was dann auch mit einer Anschrift unter dem Führerhaus dokumentiert wurde. So gesehen war der Einsatz dieser Dampflok als Ersatz für eine Mallet schon eine Besonderheit.

Fast schon nicht mehr erwartet, kam sie dann doch noch, die Dampflok aus dem Harz.

**Text und Fotos:
Karsten Friedrichs**



Vor dem Anheizen konnte der neue Wasserkran in Brohl gleich genutzt werden.



Gegen Mittag des Ankunftstages stand unser Gast noch ohne Steilstreckenanschrift vor dem Lokschuppen in Brohl und wurde sogleich für die erste Probefahrt angeheizt.



Nach der Probefahrt: Vorbereitung und Bestätigung durch Anschrift: 99 6101 darf auf die Steilstrecke.

Bahnfest 2007

Fahrzeugausstellung und Darbietungen rund um den Güter- und Umladebahnhof Brohl

Das Foto zeigt unseren Güter- und Umladebahnhof mit einer kleinen Triebfahrzeug-Ausstellung und Darbietungen zum Bahnfest am Wochenende 09./10. Juni 2007.

Ganz links das Rampengleis mit Brücke über die linksrheinischen DB-Streckengleise zum BE-Betriebshof und BE-Bahnhof.

An deren Fuß nach Norden zum Dorf hin ist ein Ausziehgleis zur „Sägefahrt“ in den Güterbahnhof mit den 3-Schienengleisen für Normal- und Schmalspurbetrieb.

Auf Gleis 1 steht unsere V 60 (Normalspur) für regionale Beförderungsaufträge und eine E-Lok der DB-Cargo.

Auf Gleis 2 eine E-Lok der SBB-Cargo, mit der wir zusammenarbeiten (Schiffsladungen mit Flussspat aus China werden im Brohler Rheinhafen ausgeladen und gespeichert; wir fahren Leerwagen von Andernach zum Beladen in den

Hafen, und wieder zurück nach Andernach, wo sie SBB-Cargo zur Weiterfahrt in die Schweiz mitnimmt).

Auf Gleis 3 stehen einige unserer ehemaligen Schüttgut-Selbstentladewagen, mit denen seit 1950 bis 1995 Phonolith (Vulkangestein oben in Brenk gebrochen und gemahlen) vom Silo in Brenk hinunter zum Hafen zum Weitertransport zu den Buntglasfirmen befördert wurde. Die Staubentwicklung beim Schütt-Entladen im Hafen hätte 1995 fast einen Grund zur Stilllegung der BE gegeben).

Dahinter stehen zwei unserer 6 Container-Tragwagen aus Spanien, mit denen wir seit 1998 die jetzt mit Phonolith gefüllten Container hierher fahren und diese dann mittels dem im Vordergrund stehenden „BELOTTI“ auf LKW-Pritschen umheben. Die Firmen nehmen nur noch „just in time“-Mengen an, keine Schiffsladungen mehr.

Auf Gleis 4 steht unsere voll modernisierte V 200, sie fuhr eine Zeit lang beim Ausbau des Simplontunnels in der Schweiz und befördert unsere Auftragsfahrten auf DB-Gleisen, z.B. z.Zt. Züge mit Alublöcken vom Niederrhein nach Koblenz.

Dahinter sind zwei alte DB-E-Loks und zwei besondere Salonwagen aufgestellt.

Auf Gleis 5 steht eine Diesellok der MWB und ein Triebwagen der Trans-Regio, die ab 2008 die DB-Linien RB 26 (Köln Deutz - Koblenz) und R 8 (Koblenz - Mainz) betreibt. Zusammen mit ihr und der BPS (Bonner Personen Schifffahrt) sowie Busunternehmen wollen wir evtl. mal Rundfahrten zusammenstellen und anbieten.

Auf Gleis 6 (nur Meterspur) steht hinten unser SKL mit Kohle-beladenem Flachwagen zum Anheizen der für das Bahnfest vom Harz und vom Seltkant entliehenen Dampfloks. In der Mitte fährt die kleine Motordraisine mit Kindern hin und her.

Auf Gleis 7 vorne eine VT 95-Schienenbuskombination, die gelbe Lok V 65 für mittlere DB-Aufträge und zum Rangieren unsere Klein-Diesellok D 8, die früher in der Bonner Zementfabrik (südlich von Bonn-Beuel) rangierte. Sie machte Führerstands-Mitfahrten zum Hafen hin und zurück.

Vom Gleis 7 geht ganz hinten die 3-Schienengleis-Zufahrt zum Brohler-Rhein-Hafen nach rechts über die linksrheinische Nord-Süd-Durchgangsstraße B 9 hinweg am Rhein entlang nach Norden ab.

Ganz rechts im Bild also der Rhein und dahinter die ersten West-erwaldberge.

Um von der Brohltalstrecke in den Hafen zu kommen, muss man also vom BE-Bahnhof in „Sägefahrt“ rückwärts am Betriebshof vorbei über die DB-Brücke und Rampe auf das Ausziehgleis, wieder vorwärts auf den Güter- und Umladebahnhof auf Gleis 7 und wieder rückwärts auf das Hafen-Anschlussgleis steuern.

Vom Gleis 1 nach Süden kommt man über den DB-Gleisanschluss auf die Rangiergleise des DB-Bahnhofs Brohl/Rhein

Text und Foto: O.Wildeman



Bilderbogen Bahnfest



Im Bahnhof Brohl herrschte an beiden Festtagen Hochbetrieb. Es wurden drei verschiedene Zuggarnituren (zweimal Dampf, einmal Diesel) eingesetzt, die stündlich zwischen Brohl und Oberzissen pendelten. Fotos: K. Friedrichs



Durch die rege Frequenz der Führerstandsmitfahrten mussten verwunderte Autofahrer häufig auf der B 9 vor der Lichtzeichenanlage warten. Während D 8 (links) mit vollem Führerstand beim Bahnfest zum Hafen strebt, hatte die Dampflok „Regenwalde“ schon einige Tage früher diesen Schienenweg befahren. Fotos: K. Friedrichs (links), M. Baaden



Die Führerstandsmitfahrten zum Hafen starteten vom Umladebahnhof aus. Sowohl die D 8 (links) als auch die V 65 konnten sich über Fahrgastmangel nicht beklagen. Immerhin legte die D 8 an den beiden Festtagen 120 km zurück! Fotos: K. Friedrichs

Bilderbogen Bahnfest



Im Lokschuppen gab es reichlich zu essen und zu trinken, während in der Werkstatt u. a. die Schmiede vorgeführt wurde.

Fotos: K. Friedrichs



Auch die junge Generation hatte ihren Spaß, ob in der Werkstatt (links), beim Schminken (Mitte) oder auf der D 2 mit Lokführer Karl Nett.

Fotos: K. Friedrichs, M. Baaden (rechts)



Nicht nur in Brohl (links) wurde gefeiert, auch in Burgbrohl (rechts mit Lok „Regenwalde“) und Niederzissen (siehe auch Bericht Seiten 5-6) war was los.

Fotos: M. Baaden

Zuwachs fürs Archiv

Im Rahmen von Recherchen um die Geschichte von Lok 11sm fand der Autor im Jahr 2006 Kontakt zu verschiedenen, teilweise bisher nicht bekannten Personen. Hintergrund war immer die Frage, haben diese Personen irgend etwas an Bildern von der Brohltalbahn.

Erste Adresse war Theodor Horn aus Kriftel, der Gründer der DGEG vor genau 40 Jahren. Nachdem „der Herr aus Frankfurt“ vor einigen Jahren der IBS bereits eine Tonaufzeichnung von Lok 11 aus dem Jahr 1964 vermacht hatte, konnten wir 30 Dias aus dem August 1964 bekommen. Die Loks III und 11sm stellen den Hauptteil dar.

Nächste Adresse war Walter G. Steingahs aus Rees. Er stellte uns 26 Dias aus dem Jahr 1965 zur elektronischen Archivierung zur Verfügung. Außerdem übereignete er der IBS eine Originalzeichnung aus dem Jahr 1918 von Lok 12sm, die 1919 gebaut wurde. Diese Zeichnung war bereits 1965 und nochmals 1987 im Eisenbahn Magazin als Zeichnung von Lok 11 publiziert worden. Des weiteren übergab uns Herr Steingahs 29 Bilder aus einer Sammlung P. Schramm, dessen weitere Adresse nicht bekannt ist. Wer kennt diese?

Von unserem Gründungsmitglied Eberhard Müller aus Burgbrohl erhielten wir eine DVD bzw. 2 Kas-

setten mit selbst- und fremdgedrehten Filmausschnitten sowie eine CD mit eigenem Bildmaterial.

Reinhard Todt aus Hannover stellte uns 31 Bilder aus den Jahren 1958, 59, 68, 81 und 1988 zur Verfügung. Das Format beträgt ganz historisch 13x13 cm.

Else Rosenthal-Hartmann aus Brohl spendete der IBS 12 Bilder vorwiegend aus dem Hafen und den 50er Jahren.

Von unserem aktiven Senior Hans Josef Merzbach aus Bonn konnten wir 137 Dias aus den 50er bis 70er Jahren einscannen. Wenn auch manche Bilder mit der Brohltalbahn wenig zu tun haben, so zeigen sie doch Landschaft und Personen der damaligen Zeit. Und im Hintergrund fast immer die Brohltalbahn. Der Ort Oberzissen, das neue Motorrad und die älteste Tochter sind oft der Vordergrund, aber auch die Loks III, IV und 11sm sowie die Brohltaler Eisenbahnbrücken stehen im Mittelpunkt.

Den Spendern sagen wir herzlichen Dank. Mit diesen Spenden konnten wir unsere Erkenntnisse über die Brohltalbahn deutlich erweitern. Da macht das Hobby so richtig Freude. Der Autor hofft, dass in den letzten Hefen der „Brohltalbahn“ das durch die abgebildeten Fotos auch schon zu erkennen war.

Michael Baaden

Von wegen: Nix los

Es begab sich am 6. Januar 2007, dass der Autor und ein weiterer Aktiver zur gleichen Zeit in Brohl zum Arbeiten eintrafen.

Man begegnete sich im Lokschuppen. Meinte der eine: Ist denn heute keiner da? Meinte der andere: Hast du denn noch keinen gesehen? Nein niemand. Gibt es nicht, sagte der andere. Sagte der eine: Irgendwie ist in dem Laden nichts mehr los. Ja wie meinst du denn das? In der Werkstatt tut sich wohl nichts

mehr, ist ja eh keiner da. Hm, ja heute ist wohl wirklich keiner hier. Man verabschiedete sich kurz. Der Autor wollte noch schnell im Umladebahnhof fotografieren und dann ins Tal zum Schneiden, und das alles ganz schnell, denn im Winter wird es viel zu früh dunkel.

Aber dann im Umladebahnhof, vier Kollegen waren mit Rangieren und Behandlung des Lavazuges aus Andernach beschäftigt. Da gab es schon was zu tun. Ist doch klar,

irgendwo müssen die Kollegen schon sein.

Und dann im Tal, hinter der Kurve bei km 2,4 sah man schon von weitem den VT 30 auf der Brohltalbahnbrücke bei km 3 stehen. Und als man dann näher kam, erkannte man sieben Kollegen rund um den neuen fahrbaren Elektrohubeisiger, der der Selfkantbahn gehört, aber derzeit von der Brohltalbahn eingesetzt wird. Gearbeitet wurde beim



Baumschnitt mit Hubeisiger bei der Schweppenburg. Foto: M. Baaden

Bäume fällen, aufräumen, Anweisungen geben und gemeinsamen Zuschauern.

Das war auch und ist auch interessant, die Hebebühne eröffnet ganz neue Möglichkeiten bei unserem Streckenfreischnitt. Da kann man den Arbeitsfortschritt am Ende echt sehen. Mit einem solchen Gerät macht nicht nur die Arbeit Spaß.

Also von wegen, es sei bei uns nichts los. Alles in allem waren an dem Tag rd. 20 Aktive im Einsatz. Allerdings fand in der Werkstatt keine Arbeit statt, das ist wohl richtig. Bei einer 18 km langen Eisenbahn kann das aber schon mal vorkommen. Aber öfters sollte es auch nicht sein.

Michael Baaden

Johannes Bell – neuer Verbandsgemeinde- bürgermeister.



Die IBS freut sich, Johannes Bell zu seinem hervorragenden Wahlergebnis herzlich gratulieren zu dürfen. Unser Vorstandsgremium hat am 4. Juni gerne zur Kenntnis genommen, dass ein Mitglied der IBS zum Bürgermeister der Verbandsgemeinde Brohltal gewählt worden ist. Wir freuen uns auf eine gedeihliche Zusammenarbeit in der Gemeinde und im Besonderen natürlich mit der Brohltal-Eisenbahn GmbH zum gemeinsamen Wohl von Eisenbahn, Fremdenverkehr und Landschaft

Bericht des Schatzmeisters Neue Mitglieder der IBS

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

Johannes Bell, Spessart
Anton Hagenkötter, Wehr
Daniel Brüser, Neuwied

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 30.04.2007 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 97.712,-

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab EUR 50 erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflokomotive 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 30.04.2007:

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing
Werner Meyer, Bornheim-Merten
Gernot Kallweit, Urbar
Hans Josef Merzbach, Bonn
Bernd Käufer, Bonn
Marianne Bermel, Lübeck
Gerhard Hilger, Niederrissen
Fritz Rodatz GmbH, Hamburg
Manfred Brungs, Bad Breisig
Dorothea Baronin von Geyr, Wachtberg
Mathias Burkert, Koblenz
Dirk Mangold, Köln
Dr. Sigrun Eckelmann, Bonn

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen
Hartmut Halm, Aachen
Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)
Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl
Johann Hawerländer, Koblenz
Jürgen Langen, Bonn

Auch Sie, liebe Mitglieder und Freunde der Brohltalbahn, bitte ich weiterhin um Ihre rege Unterstützung für den Dampf im Brohltal. Demnächst tut sich was mit Lok 11sm!

Tobias Baaden

NACHRUUF



In die große Trauergemeinde um

Hermann Höfer,

Verbandsgemeindebürgermeister
des Brohltals,

möchten wir uns einreihen.

Hermann Höfer verstarb nach
langem, schwerem Leiden am
1. April 2007.

Seiner Familie und seinen
Angehörigen gilt unsere aufrichtige
Teilnahme an Ihrer Trauer.

In dem steten Bemühen um die
Erhaltung der Brohltalbahn war er
zusätzlich als Aufsichtsratsvorsitzen-
der der Infrastrukturgesellschaft
Brohltal-Eisenbahn GmbH fest ein-
gebunden.

Seiner zu gedenken ist uns eine
Ehrenpflicht.

Im Namen des Vorstandes der
Interessengemeinschaft Brohltal-
Schmalspureisenbahn (e.V.) und
ihrer Mitglieder sowie der
Geschäftsführung der
Betriebsgesellschaft mbH
in stillem Gedenken.

Ortwin Wildeman

Wie ist unsere Außenwirkung?

Neulich erschien im Historischen Forum bei www.drehscheibe-online.de ein Beitrag mit einer umfassenden Darstellung der Brohltalbahn mit historischen Fotoaufnahmen. Abgesehen von wenigen Fehlern fand der Autor die Darstellung nicht schlecht. Es waren Bilder dabei, die absolut neu den damaligen Betriebsablauf dokumentieren, auch von Leuten, die uns bisher nicht bekannt sind. Einige Bildautoren geben ihre Bilder wohl lieber an Verlage als an die Brohltalbahn bzw. die IBS als Betreiber. Da sind wirklich schöne Detailaufnahmen dabei, die wir so bisher nicht kennen, also eine echte Bereicherung darstellen.

Wie dem auch sei, eines ist jedenfalls festzustellen: In früheren Jahren scheinen einige Leute Bilder des Brohltalbahnarchivs als Vorlage zu ihrer eigenen Sammlung genommen zu haben. Es wurde dem Autor bekannt, dass manche Personen in den sechziger und siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts sich die Bilder der Brohltal-Eisenbahn abfotografiert haben und heute das als eigene Sammlung bezeichnen. Dies war die eine Erkenntnis.

Die andere Erkenntnis ist die Außenwirkung der Brohltalbahn, die speziell ein bekannter Verleger und Fachbuchautor deutlich verkürzt beschreibt: selbstherrlich, umständlich, unbeholfen. Ich gebe gern zu, dass wir auf dem Gebiet nicht besonders gut dastehen. Aber so sind wir ganz bestimmt nicht zu bezeichnen. Und selbst wenn es so wäre, wir wissen, was wir erreicht haben: 20 Jahre IBS. Klar, es hätte mehr sein können. Aber hätten wir vor 20 Jahren gedacht, dass wir selbst einmal die Bahn sein würden?

Hätten wir wohl nicht, als wir am 02. September 1987 im Bahnhof Burgbrohl uns als Verein gegründet haben. Es ging uns um den Fortbestand der Brohltalbahn, mehr nicht. Heute ist die von uns gegründete Betriebs-GmbH Verkehrsunternehmerin, und das schon seit 1992, als

die alte Brohltal-Eisenbahn sich zurückzog. Was haben wir seither vollbracht? Was stellen wir uns heute als neue Ziele vor? Bestimmt keine Streckenverlängerung nach Kempenich. Das ist ein frommer Wunsch eines Außenstehenden, der nicht weiß, dass in dem ehemaligen Bahndamm die Wasserversorgung von Weibern und Kempenich liegt und ein Gleis darauf nicht gerade dem Rohrnetz förderlich wäre. Der Autor sagt zwar immer: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Es gibt aber viel nahe liegendere Ziele für den Verein (Diese sollen hier jedoch nicht näher thematisiert werden).

Der Autor möchte dazu „Pixelquäler“ zu Wort kommen lassen, der auf den Ursprungsbeitrag bei Drehscheibe-Online geantwortet hat und (in durchaus zutreffender Weise) als Außenstehender Stellung nimmt: (Anmerkung: Die Textteile, welchen ein „-Zeichen vorangestellt ist, sind dem Beitrag entnommen, auf den „Pixelquäler“ Bezug nimmt.)

Die Aktiven, die ich kenne, sind allesamt realistisch, praktisch veranlagt, engagiert und absolut nicht umständlich.

„Anstatt an ihren persönlichen Lorbeerkränzen oder gar eine Streckenverlängerung zu denken, sollten die sich mal auf die vorhandene Substanz konzentrieren.“

Meiner Meinung nach stellt die IBS ihr Licht viel zu oft unter den Scheffel. Vor 20 Jahren haben viele die Leute nicht für voll genommen und ein grandioses Scheitern prophezeit. Was seitdem geleistet wurde, muss erstmal jemand nachmachen. Und wie gesagt, die Leuten in Brohl sind Realisten. Da träumt manch einer bestimmt vom Wiederaufbau der Strecke bis nach Kempenich, aber das ist reine Utopie und das weiß auch jeder. Auch andere Streckenverlängerungen sind aus diversen Gründen absolut unrealistisch.

„Der Triebwagen ist ja recht stark und schön, aber einen größeren Zustrom bekommt man nur mit Dampflok, und die stehen lediglich kalt und trostlos herum.“

Ja, natürlich zieht Dampf mehr Fahrgäste an. Deshalb wird ja auch die 11sm aufgearbeitet. Nur dazu braucht es Zeit und vor allem Geld. Auch im Brohltal regnet es immer noch Wasser aber kein Geld. Dass die PXen abgestellt sind und nicht mehr aufgearbeitet werden, hat auch seine Gründe. Dazu gehört auch, dass man langfristig plant und bestimmte Ziele verfolgt. Was soll man da Geld bei den PXen verpulvern? Es sind ja schöne Maschinen, aber bei Licht betrachtet für die Brohltalbahn ungeeignet. Die Steilstrecke ist für die Loks tabu und selbst der untere Streckenabschnitt stellt so hohe Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Maschinen, dass schnell Dieselnachschub notwendig wird und die Dampfer zu „Dampfsteuerwagen“ verkommen. Woher sollen außerdem die passenden Maschinen kommen, wenn man regelmäßig Dampf anbieten will? Mit der 11sm alleine ist es, wenn sie dann soweit ist, ja auch nicht getan und die will schließlich auch niemand im Dauereinsatz verheizen.

„Auch die Visitenkarten des Vereins, die Homepage (mit den katastrophalen Fotos, die man besser nicht vor dem Frühstück begucken sollte)“

Meine Meinung zu der Website kennen die Brohler, da muss ich hier nichts mehr zu sagen.

„Und manche Publikationen sind alles andere als werbewirksam.“

Welche sollen das sein? Viel gibt es da nicht...

„In einer so begnadeten Gegend müsste eine gut geführte, dampfgetriebene Museumsbahn „der Renner“ sein.“

Sicher! Aber wie gesagt, Dampflok und Geld wachsen nicht auf Bäumen.

„Und die Wirklichkeit? Verpasste Chancen!“

Absolut nicht! Es wurde sehr, sehr viel getan, und das mit Sinn und Verstand. Es gibt immer Verbesserungspotential, aber im Brohltal wurde die Chance genutzt. Man darf dabei nicht die Ausgangssituation und die Rahmenbedingungen aus den Augen lassen.

Noch eine Anmerkung zur Außenwirkung zum Schluss:

Michael Baaden

Ein dringendes Bedürfnis!

„Wo haben Sie eine Toilette?“ „Sie stehen davor.“ „Ach, und ich dachte, die Personen in dieser Schlange stehen für die Fahrkarten an.“ – So spielen sich oftmals die ersten Kontakte mit unseren Fahrgästen im Bhf. Brohl ab. Wir weisen zwar alternativ noch auf das „Blaue Wunder“, gemeint ist das blaue Mobiltoilettenhäuschen. Aber so richtig einladend ist diese Toilette ja nun gerade nicht. Deshalb ziehen insbesondere unsere weiblichen Fahrgäste die selbige im Bahnhof vor und nehmen so eine längere Wartezeit in Kauf. Die Schlange steht manches Mal zur Bahnhofstür hinaus. Besonders schlimm wird es, wenn Busse ihre Fahrgäste entlassen. Dann beginnt regelmäßig ein Ansturm auf die einzige Toilette im Bahnhofsgebäude. Viele der Fahrgäste murren, aber so wie wir vom Personal ja sind, bügeln wir dieses Manko mit einem Lachen und einem flotten Spruch ganz schnell wieder aus. Das gleiche gilt übrigens auch für den Ansturm nach der Rückankunft.

Auch für das Servicepersonal ist dieses dringende Bedürfnis der Fahrgäste und das damit verbundene Anstellen nicht gerade angenehm. Beim Beladen der Züge für die nächste Fahrt, muss die Schlange der anstehenden Toilettenbenutzer regelmäßig durch ein ständiges „Darf ich mal bitte vorbei! Vorsicht! Entschuldigen Sie bitte!“ um Durchlass gebeten werden. Ganz kritisch wird es für die Mitarbeiter, wenn sie selbst ein dringendes Bedürfnis

Es begab sich zu Bendorf am 26.03.2007, dass von 17 anwesenden Personen wenigstens 2 Kollegen von der Sieg noch nichts von der Brohltalbahn gehört hatten. Der Autor wollte es nicht glauben.

(Am o.a. Datum gründete man den Brexbachtalbahn e.V.)

überkommt... Jaaa, dann..., dann muss sich auch in die Schlange eingereiht werden.

Dieses Problem ist ja schon seit Jahren bekannt. Auf vielen Jahreshauptversammlungen ist diese Problematik angesprochen worden. Warum wird diesem Problem nicht Rechnung getragen.??? Warum werden nicht im Unterstand, links vom Bahnhofsgebäude, Toiletten eingebaut? Eine Alternative wäre ein WC-Container an der Wand unseres Lagerschuppens (Tanklager).

Leider kommen immer wieder die gleichen Argumente:

- zu wenig Geld (es gibt gebrauchte WC-Container mit allem Drum und Dran zw. 2.000,- und 6.000,- €, www.steenhoff.de, www.bauportal.com. Weiterhin steht in Oberzissen ein WC-Container, der sehr wenig benutzt wird, das Umsetzen nach Brohl könnten wir sogar selber machen.)

- die Brohltal-Eisenbahn-GmbH ist für die Infrastruktur zuständig

- wie sieht das nur aus, ein Container in unserem nostalgischen Ambiente im Bahnhof Brohl

- es ist kein Kanalanschluss da
- wir haben ja Toiletten im Zug.

Über die Toiletten im Zug gibt es sicherlich geteilte Meinungen. Für Notfälle sollten sie zur Verfügung stehen, jedoch nicht als Ersatz für fehlende Örtlichkeiten in Brohl. Und da die Zugtoiletten mit keinem geschlossenen System versehen sind, sind die Erfolge heute schon

auf der Strecke sichtbar.

Wenn aus bauhistorischen Gründen keine Toiletten im Unterstand links am Bahnhofsgebäude eingebaut werden sollen, könnte man dies ja eventuell noch verstehen. Aber es sollte doch möglich sein, bis zum Bau einer richtigen Toilettenanlage, einen Container an die Wand neben unseren Lagerschuppen (Tankstelle) zu stellen. Der Einwand, damit verschandeln wir unser historisches Ambiente, zieht nicht. Dort steht nämlich schon seit Jahren unser Getränke Kühlwagen und das oben angesprochene „Blaue Wunder“. Weiterhin könnte man, wenn der Umbau des Lagerschuppens und der Tankstelle noch nicht realisiert werden kann, vor dem Container einige Büsche pflanzen.

Ist es nicht so, dass wir, damit meine ich die BE, unsere Betriebsgesellschaft und auch der Verein gemeinsam etwas unternehmen sollten, nein sogar müssen, um diesen haltlosen Zustand abzuschaffen?!

Der Bahnhof Brohl BE ist das erste Aushängeschild und die Visitenkarte unserer Brohltalbahn. Es gibt eine alte Weisheit; Der erste Eindruck bleibt haften!!! Die Toilettensituation im Bhf. Brohl ist allenfalls in Sachen Warteschlange sehr nostalgisch.

Wir können mit Stolz und Freude auf 30 Jahre Vulkan - Expreß sowie auf 20 Jahre IBS zurückschauen. Mit Recht sind wir stolz auf die erfolgreiche Übernahme des Schienenverkehrs vor 15 Jahren durch die BSEG und neuerdings auch auf die Erfolge im Regelspurverkehr.

Aber, bei allen berechtigt gefeierten Erfolgen dürfen wir das Wohlergehen und die Zufriedenheit unserer Fahrgäste nicht vergessen. Sie sind unser Kapital und das gilt es zu pflegen. Dazu gehört auch die baldige Umsetzung einer Lösung für das leidige Toilettenproblem.

Hans-Ulrich Büchting

Brohltalbahn-Lok D 9 (ex V 200 053) im Fahr- zeugeinstellungsregister

Jedem, der sich unsere Neuanschaffung D 9 auf dem Bahnfest einmal genauer angesehen hat, wird die ellenlange Fahrzeugnummer auf den beiden Längsträgern aufgefallen sein. Bei genauerem Betrachten war innerhalb der Nummer auch die Ziffernfolge 220 053 auszumachen. Was hat es mit dieser Fahrzeugnummer auf sich ?

Ab Januar 2007 ist für die Inbetriebnahmegenehmigung von Triebfahrzeugen und allen sonstigen Schienenfahrzeugen in Deutschland die Einstellung in das deutsche oder ein anderes europäisches Fahrzeugregister erforderlich. Das Fahrzeug erhält dann die 12-stellige Fahrzeugnummer. Darüber hinaus sind zunächst nur für neu gebaute Fahrzeuge Buchstaben für das Länderkürzel (z. B. „D“ für Deutschland) und für eine Fahrzeughalterkennzeichnung Pflicht, welche hinter die Nummer als Buchstabenfolge gesetzt werden.

Langfristig ist diese Buchstabenkennzeichnung jedoch für alle Halter erforderlich.

Welche Bedeutung haben nun die einzelnen Ziffern?

Die erste Ziffer bei Triebfahrzeugen ist immer die 9.

Die zweite Ziffer beschreibt den Fahrzeugtyp und zwar nach folgendem Schema:

0 = sonstige Tfz (z. B. Dampflokomotive)

1 = E-Lok mit Vmax = 100 km/h und mehr

2 = Diesellokomotive mit Vmax = 100 km/h und mehr

3 = E-Triebzug mit Vmax = 190 km/h u. mehr

4 = E-Triebzug mit Vmax kleiner 190 km/h

5 = Dieseltriebzug

6 = Beiwagen

7 = E-Rangierlokomotive mit Vmax kleiner 100 km/h

8 = Diesel-Rangierlokomotive mit Vmax kleiner 190 km/h

9 = Instandhaltungsfahrzeug

Die dritte und vierte Ziffer beziehen sich auf das Land, in dem das Fahrzeug registriert ist, z. B. 80 für Deutschland.

Die Ziffern 5 bis 8 beziehen sich auf die Bauart (länderspezifisch; wird in Deutschland vom EBA festgelegt, nicht identisch, aber möglichst ähnlich mit den bisherigen Baureihenbezeichnungen, z. B. ex DB Baureihe 220 wird Bauart 1220).

Die Ziffern 9 bis 11 geben die laufende Nummer der Bauart an.

Die zwölfte Ziffer ist die Kontrollziffer für EDV.

Da diese ellenlangen Bezeichnungen wohl kaum an den Stirnseiten der Tfz. untergebracht werden können (oder wenn ja, dann klitzeklein), beginnt für die Eisenbahnfotografen eine neue Leidenszeit. Oder es entsteht ein neuer Wettbewerb: Wer bannt die seitliche Fahrzeugnummer eines vorbeirasenden Triebfahrzeugs noch scharf auf das Bild?

Aber dieses Thema ist ja schon vom ICE bekannt, nach dem Motto: Es geht nichts über ein Standbild!

Text und Fotos:
Karsten Friedrichs



Lok D 9 beim Bahnfest im Umladebahnhof. Die Fahrzeugnummer befindet sich in der Mitte der Längsträger



Die neue Fahrzeugnummer unserer D 9. Nicht nur die numerischen Anschriften sind nach dem obigen Schema korrekt nachzuvollziehen, die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH hat die Fahrzeughalterkennzeichnung „BEG“ behalten. Wie wird dann wohl künftig die Bocholter Eisenbahn-Gesellschaft abgekürzt?