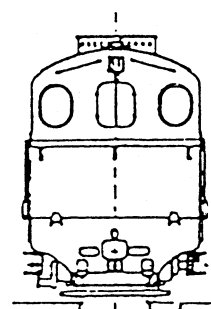


Die Brohltalbahn

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

*20. Jahrgang
I + II / 2008*



Tschüss, Phonolith-Waggons !

Endgültiger Abschied von der jahrzehntelangen Schüttverladung.



Abtransport von sechs weiteren Phonolith-Waggons
vom Umladebahnhof Brohl nach Rumänien,
Verladeart nach den Erfordernissen des Lichtraumprofils.

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
 Karsten Friedrichs, Bad Honnef
 Michael Haubner, Koblenz
 Stephan Pauly, Sinzig
 Stefan Raab, Brohl-Lützing
 Hans Rauchberger, Bonn
 Christian Speer, Meppen
 Volkhard Stern, 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
 Eschenbachstr. 29 · 50739 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 31. Dezember 2007. Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang Juli 2008 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn“ III / 2008 ist der (!) **30. APRIL 2008 (!)**.

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: Abtransport der Waggonen im Februar 2008 ab Umladebahnhof Brohl per Bahn nach Rumänien (Fotos hier und im Heft auf der Seiten 3 von Hanno Feth und Matthias Müller)

INHALT:

Impressum	2
Ehemalige Fahrzeuge der Brohltalbahn	3
Es war einmal:	
Der Phonolithzug zum Brohler Hafen	4/5
Nachruf auf Reinhard Behrenbeck	6
D 9 ist nun „ergrünt“;	
Vor 20 Jahren: Altkleiderzug im Brohltal	7
Spenden Sie jetzt; Ausbildung ist wieder gefragt	8
Bericht des Schatzmeisters; Neue Mitarbeiterin	9
10.000 € für die Herrichtung der 11 sm	10
Aus dem Jahrbuch des Eisenbahnfreundes Jg. 1971	11
Sonderfahrt mit der Brohltalbahn am 20. Juni 1971	12

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 2008**

**Jahreshauptversammlung 2008: am
 29. März um 14:30 Uhr im Hotel-
 Restaurant Niederée in Bad Breisig.**

21.03. Saisonstart 2008: Karfreitag, Abfahrt ab Brohl: 09:30 Uhr und 14:10 Uhr

23. + 24.03. Ostereierfahrten mit dem Vulkan-Expreß

20.04. Schlachtfestfahrt: Abfahrt 9:30 Uhr nach Engeln, dort Schlachtessen

17.05. Früh-Kölsch-Fahrt: 14:10 Uhr ab Brohl/Rh. nach Engeln; anschliessend im Lokschnitten „en ne Kölsche Ovend“

08.06. Steinhauerfahrt: Abfahrt ab Brohl 9:30 Uhr. Im Tuffsteinzentrum Weibern Führung und Essen a. d. Henkelmann.

22.06. Drei-Quellen-Fahrt: 9:30 Uhr ab Brohl/Rh.; Wanderung zu 3 Mineralquellen ab Haltepunkt Schweppenburg mit Verpflegung in Burgbrohl; anschl. Fahrt nach Engeln. Rückkunft 17:45 Uhr in Brohl/Rh.

Ehemalige Fahrzeuge der Brohltalbahn: Neun Phonolith-Waggons nach Rumänien verkauft

Nicht nur die „alte“ Brohltalbahn verkaufte einige ihrer gebrauchten Fahrzeuge – auch zu IBS-Zeiten haben bereits einige Fahrzeuge die angestammten Gleise verlassen.

Als Eisenbahn- und insbesondere als Brohltalbahnfreunde trennen wir uns meist nur ungern von meterspurigen Fahrzeugen. Ist aber eine Weiterverwendung im Brohltal gänzlich unwahrscheinlich, so geht an einem Verkauf meist kein Weg vorbei. Zu knapp sind die Gleislängen, auf welchen Waggons gelagert werden können.

Auch reichen die Arbeitskapazitäten bei Weitem nicht aus, um alle abgestellten Fahrzeuge zu erhalten.

Wert wird bei einem Verkauf natürlich zu allererst auf eine Weiterverwendung gelegt. So haben bisher alle verkauften Fahrzeuge ein „neues Leben“ gefunden. Nachfolgend einige Beispiele:

Wagen 105

Dieser Wagen kam im Brohltal nie zum Einsatz. Er fand sein neues Zuhause beim Kleinbahnmuseum Enger. Auf den Gleisen rund um Enger (bei Bielefeld) hatte seine Karriere auf Kleinbahnschienen begonnen. Die Sanierung des Wagens läuft derzeit.

V 10 c und L18H

Die beiden bisher verkauften Lokomotiven des Typs V 10 c traten ihre neue Karriere bei zwei französischen Museumsbahnen an. Eine veränderte ihr Aussehen recht stark. Im Brohltal kamen die Loks nie zum Einsatz. Ebenfalls die beiden Lokomotiven vom Typ L18H wurden über einen Zwischenhändler aus Berlin nach Rumänien verkauft. Bei der Fa. CFI, welche auch Arbeiten für die Betriebs-GmbH ausführt, werden die Loks derzeit für einen Einsatz in der Karibik aufgearbeitet.

Die beiden Loks, welche ebenfalls nie im Brohltal im Einsatz waren, wurden bereits auf 600 mm-Spur umgebaut und erhielten neue Catapillar-Motoren. Das Foto zeigt den Arbeitsstand zum Jahreswechsel 2007/08.



Lok L18H nach Umspurung auf 600mm und mit neuem Catapillar-Motor bei der Fa. CFI in Rumänien (Foto: Georg Hocevar, CFI)

Wagen 501 bis 512

Lange Zeit prägten diese Waggons den Güterverkehr im Brohltal. Leider gab es seit Einstellung des Güterverkehrs mit diesen Wagen und Wiederaufnahme mit Containertragwagen keine Verwendung mehr für die schönen Waggons. Sei-



Abfahrtsbereit: 5 weitere Waggons ab Brohl. (Foto: siehe Seiten 1u.2)

tens des Vorstandes wurde daher festgelegt, dass der Verkauf von maximal 9 der 12 Wagen angegangen werden soll. Die drei Wagen mit bestem Erhaltungszustand sollen im Brohltal verbleiben. Nach Jahren der Suche, konnten nun zwei Käufer gefunden werden.

Ein Wagen (502) kaufte ein Mitglied der Ulmer Eisenbahnfreunde für einen zukünftigen Einsatz als Schotterwagen auf der Strecke Amstetten – Oppingen. Der Wagen steht derzeit noch in Brohl abgestellt. Acht weitere wurden an die

Fa. CFI nach Rumänien verkauft. Diese hatte bereits in 2007 zwei Wagen nach Rumänien gebracht und zu Schotterwagen umgebaut. Die letzten sechs wurden Anfang Februar auf Normalspurwagen verladen und abtransportiert. Um das Lichtraumprofil nicht zu überschreiten, wurden die Wagen per Autokran auf den Kopf gedreht abtransportiert – ein nicht alltägliches Bild. Bei der Brohltalbahn verbleiben Wagen 504, 509 und 510, wobei einer zum Schotterwagen in Rumänien umgebaut wird.

Von den beiden anderen zeigt ein Wagen die „historische“ Variante mit Blattfedern und der zweite Wagen die „modernste“ Variante mit Schraubfedern und Deckeln.

Zwar kein Brohltalbahnfahrzeug aber dennoch interessant ist der Verbleib des Triebwagens T 31, dem Schwesterfahrzeug unseres VT 30 (ehem. T 30 der WEG). Dieses Fahrzeug wurde nach Einstellung „seiner“ letzten Stammstrecke Amstetten – Laichingen über die Fa. NEWAG nach Malaysia verkauft.

Nach aktuellen Recherchen der Fa. NEWAG wurde der Triebwagen, nach Ende seines langjährigen Einsatzes als Baufahrzeug, in Malaysia verschrottet.

Diese Information erhielten wir rund ein Jahr nach unserer Anfrage bei der Fa. NEWAG – so lange wurde in Malaysia recherchiert. Schade, dieses Fahrzeug wäre für uns ideal gewesen.

Stefan Raab

Es war einmal bis 1995: Der Phonolithzug zum Brohler Hafen

Immer spannend war die Beobachtung der Phonolith-Güterzüge zum Brohler Rheinhafen. Nachdem die beiden O & K-Dieselloks in Doppeltraktion, vom Brenker Phonolithbruch kommend, im Personenbahnhof Brohl eingelaufen waren, mussten die Loks an das andere Ende der 10-Wagen-Einheit umsetzen. Dann ging es über die DB-Gleise hinweg und die lange Rampe hinab zum Güterbahnhof, wo erneut zweimal „Kopfmachen“ angesagt war.

Über das Dreischienengleis ging es nun weiter in Richtung Rheinhafen. Dabei war zunächst die vielbefahrene Bundesstraße 9 zu queren, wobei manche Autofahrer das rote Blinklicht gar nicht wahrzunehmen schienen.

Unter lautem Pfeifen wurde auch diese Hürde gemeistert. Eng geschmiegt an das Rheinufer auf der einen und die B 9 auf der anderen Seite erreichte der imposante Zug mit den offenen Selbstentladern, aus denen die weißen Phonolith-Hügel hervorschauten, das untere Hafengleis.

Hier setzten die Maschinen vom Zug ab und zogen ein Stück über die Weiche vor. Anschließend ließ der Zugführer die Wagen aus dem Gefälle in das dreischienige Hafengleis rollen und bremste manuell ab.

Nun konnten die Loks am hinteren Zugende ankuppeln, zogen die Garnitur über zwei Weichen zurück und konnten endlich die Wagen zur Entladung auf das Hochgleis neben den Kränen drücken. Nach diesem wahrlich komplizierten Prozedere entlud sich nun Waggon für Waggon unter enormer Staubentwicklung in die tiefer gelegenen Phonolithbunker. Von hier aus wurde das feine Steinmehl zum Weitertransport auf Rheinschiffe oder die DB umgeladen.

Die geschilderte, jahrzehntelang unverändert durchgeführte Entladeaktion musste im April 1995 nach einem Verbot des Gewerbeaufsichtsamtes aufgegeben werden, da sich die Anwohner gegen die Staubbelastung gewehrt hatten. Damit kam der gesamte Güterverkehr der Brohltal-Eisenbahn zum Erliegen, und der Phonolith aus Brenk wurde fortan per Lkw abgefahren.

Nach jahrelangem, mühseligem Tauziehen konnten sich die Beteiligten auf ein neues Verladeverfahren verständigen. Seit Februar 1999 wird das wertvolle Vulkangestein aus Brenk wieder auf der Meter-spurschiene abtransportiert, nun mittels Containern, die bereits im Brohler Güterbahnhof auf Lkw umgeladen werden.

In Westdeutschland ist die Brohltalbahn damit die einzige Bahngesellschaft, die auch im Jahr 2008 noch Schmalspur-Güterverkehr durchführt. Zur Freude der Fahrgäste werden die Containerwagen unter der Woche von den planmäßigen Zügen des Vulkan-Expreß als PmG bis Brenk mitgenommen. Der Phonolithzug zum Brohler Hafen ist jedoch schon lange Vergangenheit.

Abbildungen auf Seite 5:

1 Am 25. September 1982 rangierte D 4 in Brohl BE-Pbf mit dem Vulkan-Expreß, während rechts die Selbstentlader-Einheit auf den nächsten Einsatz wartet. Ganz rechts stehen noch die Schwefer-Wagen für den Lavaverkehr nach Weiler. Foto: Volkhard Stern

2 und 3 Die Dieselloks D 1 und D 2 durchfahren mit ihrem 10-Wagen-Ganzzug die Bahnhöfe Niederzissen und Burgbrohl auf dem Weg nach Brohl. Die Wagen stammten aus der Serie 501 bis 512 (Gattung OOt, 28 to Ladekapazität),

die die Brohltalbahn 1972 von der Bayerbahn in Leverkusen übernommen hatte. Volkhard Stern fotografierte am 25. Juli 1985.

4 Am 17. März 1988 war der wegen Rheinhochwassers auf fünf OOt-Wagen verkürzte Phonolithzug gemeinsam mit fünf gedeckten Güterwagen von Brohl in Richtung Burgbrohl unterwegs. Foto: Volkhard Stern

5 Güterzug auf dem Sturzgerüst, bereit zum Abladen des Phonoliths. Hinten biegt von Bad Breisig her ein DB-Zug um die Kurve. Das Foto von Volkhard Stern datiert vom 31.10.1988.

6 Perspektive von der Brohler Hafenmole: Ganzzug auf dem Sturzgerüst mit dem bahneigenen Greifkran. Das Sturzgerüst ist heute noch zu sehen, aber teilweise bereits entfernt worden. Das Phonolith wurde in Brohl auf Rheinschiffe, bis Anfang der Achtzigerjahre auch auf DB-Waggons umgeladen. Volkhard Sterns Bild entstand am 26. Mai 1989.

7 In Brenk wurden die bis zu 10 Leerwaggons umfassenden Güterzüge zunächst bis auf das Hauptgleis in Richtung Engeln vorgezogen und dann rückwärts über das Weichensystem auf das unter die Fülltrichter der Siloanlage hindurch reichende Gleis in das Gebäude hinein zurückgeschoben. Die Wagen wurden sodann durch stückweises Vorziehen des Zuges einzeln beladen. Foto: Ortwin Wildeman

8 Beim Bahnfest am 7. August 1994 war der Phonolithzug in den Hafen rangiert worden. Dort kam es zu einer Begegnung mit der regelspurigen Draisine, die zu Mitfahrten auf der Hafenbahn unterwegs war. Foto: Volkhard Stern

Volkhard Stern



Nachruf auf Reinhard Behrenbeck †

Der Verfasser dieses Nachrufes kannte Reinhard Behrenbeck seit 1974. Es verband uns im Laufe der Jahrzehnte nicht nur eine persönliche Freundschaft sondern auch das Hobby Eisenbahn. Deshalb brachte ich Reinhard recht früh in den „bunten Haufen“ ein, der sich seit 1987 mindestens einmal wöchentlich im Büro des ersten 1. Vorsitzenden der IBS, Reinhold Esch, in Remagen traf. In der „Sturm und Drang-Zeit“ der jungen IBS durfte der Verfasser mitwirken. Reinhard blieb bis zuletzt. Gerne schmunzeln heute noch manche der damals Anwesenden bei der Erinnerung an Reinhold Esch, der jovial jeden potentiellen Unterstützer der Brohltalbahn begrüßte und dabei die Namen „verfälschte“. Aus Behrenbeck wurde dann schon mal der „Herr Ehrenberg“, was dem zwischenmenschlichen Verhältnis aber keinen Abbruch tat. Auch erinnere ich mich noch an seine Prüfungsgänge, als Reinhard die Betriebsausbildung bei der IBS durchlief.

Die Ängste lagen nicht im Nichtwissen, sondern sie wurden vom forschen Auftreten mancher „Youngsters“ geschürt, denen der schon damals „alte Mann“ nicht flink genug war. Wenige Tage vor einer Prüfung telefonierten wir und ich forderte ihn auf: „Reinhard, zeig's ihnen“. Noch am Abend des Prüfungstages rief er mich an und sagte stolz: „Ich habe es ihnen gezeigt.“ Danach war er zumindest dann im Brohltal gefragt, wenn Mehrzugbetrieb herrschte. Reinhard durfte als Zugleiter in Brohl fungieren. In den letzten Jahren nahm die Nachfrage jedoch ab. Ungebrochen blieb sein Interesse am Geschehen auf der Brohltalbahn. Sein größter Wunsch war es, die 11 sm wieder unter Dampf zu erleben. Dieser Wunsch ist nun nicht mehr in Erfüllung gegangen.

Neben der IBS versuchte Reinhard auch in seinem Wohnumfeld bei der Dampfbahn Rur-Wurm-Inde e.V. und beim Arbeitskreis Eifelbahnen Euskirchen aktiv zu sein. Letzterem half er zielstrebig beim Erhalt der DB-Strecke Euskirchen - Bad Münstereifel. Außerdem unterstützte er nach Möglichkeit einmal im Jahr die Kollegen der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) beim Streckensäubern. Dennoch hatte die Brohltalbahn in seinem Herzen immer Priorität.



Reinhard Behrenbeck wurde am 6. Mai 1928 in Nordhausen (den Kennern der HSB sagt dies sicher etwas) geboren. Von 1965 bis zu seiner Pensionierung 1992 arbeitete er als Bibliothekar im Bundeswirtschaftsministerium in Bonn. Er starb am 12. November 2007 in Euskirchen-Kuchenheim, seinem langjährigen Wohnort. Unser besonderes Mitgefühl gilt seiner Frau Ursula und seinen vier Kindern mit ihren Familien. Sein Grab auf dem Kuchenheimer Friedhof liegt in Sichtweite zum derzeit noch vorhandenen Flügelhauptsignal der DB-Betriebsstelle Kuchenheim in Fahrtrichtung Euskirchen. Niemals geht man so ganz...

Bonn/Hellenthal, im Frühjahr 2008.
Arbeitskreis Eifelbahnen Euskirchen
Hans Rauchberger

Nachruf auf einen lieben Kollegen

Er war einer der ersten Stunde. Von Anbeginn der Gründungsphase der IBS hatte er sich als aktives Mitglied

in die Geschehnisse der gemeinsamen Rettungsaktion um den Erhalt der Brohltal-Eisenbahn und des Vulkan-Expreß' eingebracht. Während sich sein Interesse von Anbeginn auch auf technische Fragen der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaus gerichtet hatte, war doch sein grundsätzliches Bestreben vor allem auf die Mitwirkung im Betriebsdienst orientiert: Reinhard Behrenbeck gilt unser besonderes Andenken! Er gehörte nicht nur zu den älteren Kollegen im Kreis der Aktiven, sondern er war auch einer derjenigen, die zu Beginn unseres Engagements im Brohltal beinahe jeden Samstag frühmorgendlich den weiten Anreiseweg vom Euskirchener Stadtteil Kuchenheim nach Brohl in Kauf nahm. Nach meist bis zu zehnstündiger Tätigkeit trat er am Spätnachmittag – nicht selten körperlich erschöpft – den Heimweg an.

Als im Jahr 1990 die Wiedereinführung des Dampfbetriebes und der damit verbundene Zweizugbetrieb absehbar wurden, fehlte es an Zugleitern, die in eigener Verantwortung die betriebliche Leitung des Mehrzugbetriebes koordinierten.

Unser Betriebsleiter Wilfried Thelen war zu diesem Zeitpunkt der einzige Eisenbahner der Brohltal-Eisenbahn, der über die entsprechende Qualifikation verfügte. Reinhard Behrenbeck war sofort bereit, neben Paul Mandt und dem Autor dieses Nachrufs sich den Mühen zu unterziehen, um die entsprechende Befähigung für dieses sehr verantwortungsvolle Amt im Bereich des Betriebsdienstes zu erwerben.

Für uns drei war dies äußerst mühsam, da wir den entsprechenden Zeitaufwand neben unseren beruflichen bzw. Studienverpflichtungen teils unter der Woche aufbringen mussten. Umso stolzer nahmen wir noch im Spätsommer des Jahres 1991 aus den Händen des damaligen Obersten Betriebsleiters, Paul Zimmer, unsere Bestätigungsurkunden nach erfolgreich abgelegter Prüfung in unsere Hände. Paul Zimmer war als ehemaliger Betriebsingenieur (Bing) und Gruppenleiter der damali-

gen Deutschen Bundesbahn ein sehr strenger und aufmerksamer Prüfer, was nicht zuletzt auch Reinhard zu berechtigtem Stolz hinsichtlich der erworbenen Fähigkeit Anlass gab. Wer ihn im Dienst bei der Brohltal-Eisenbahn im Bahnhofsbereich Brohl erlebt hat, weiß, was wir mit ihm an fachlichem Wissen und auch großer Menschlichkeit verloren haben. Für mich war es eine Auszeichnung, als er mir Ende der 1990iger Jahre sein „Du“ anbot. Bis dahin hatten wir, trotz sehr kollegialen Umgangs, das für ihn selbstverständliche und korrekte „Sie“ gepflegt, was im Bereich des Eisenbahnbetriebes eigentlich ungewöhnlich und daher selten ist.

Einen Brief von ihm in Händen haltend bedauere ich heute sehr, dass der Kontakt nach der gesundheitlich bedingten Aufgabe seiner aktiven Laufbahn innerhalb der IBS so sehr abebbte und sich vor allem auf das Wiedersehen anlässlich größerer Festivitäten im Brohltal beschränkte. Dann jedoch begegneten wir uns in stets unverhohlener und aufrichtiger Herzlichkeit, die unsere jahrelange Zusammenarbeit als Zugleiter miteinander verband. Kritik übte er immer mit Charme, aber großer Nachdrücklichkeit. Diese Form des offenen Umgangs war ein von den Kollegen, die mit ihm zusammen arbeiteten, geschätztes Merkmal seiner ohnehin ausgeprägten Charakterstärke. Die Mitarbeiter des Betriebsdienstes, wie Lokführer, Heizer, Zugführer, Zugschaffner, Rangierer aber auch die Zugleiterkollegen der ersten Stunde werden ihn stets in ihren Herzen bewahren und bedauern sehr, dass wir seinen 80. Geburtstag nicht mehr mit ihm gemeinsam feiern konnten.

Seine Aufrichtigkeit und sein hohes dienstliches Ethos mögen Vorbild und Beispiel für die nachfolgenden Generationen von Eisenbahnern im Betriebsdienst der Brohltal-Eisenbahn sein.

Ihm und seinen Angehörigen gilt unser warmherziges und ehrendes Andenken.

Stephan Pauly

2. Vorsitzender und Zugleiter IBS

Auch D 9 ist nun „ergrünt“

Das Zugpferd des Aluminiumzuges, die ehemalige 220 053, ist nunmehr ebenfalls in den Hausfarben der Brohltalbahn unterwegs. Seit Anfang Januar schmückt auch diese Maschine das bekannte grün/beige Farbkleid. Bisher war nicht geplant, die Lok in den nächsten Monaten zu lackieren, doch wurde uns von der Fa. Reuschling aus Hattingen ein interessanter Vorschlag unterbreitet: Reuschling übernimmt die Arbeitsleistung für die Lackierarbeiten, wofür die Lok als Werbeträger genutzt werden darf. Da der bisherige Lack des Vor-

besitzers der Lok bereits recht ausgebleicht war und auch einige Korrosionsschäden zu beheben waren, war man sich schnell einig. Die dreiwöchige Winterpause des Aluminiumzuges wurde also zum Umlackieren der Lok genutzt. Da die Arbeiten wenige Tage mehr in Anspruch nahmen, erhielten wir als Ersatz für die Bespannung des Aluzuges in den ersten Januartagen die Lok 220 017, welche sich im Besitz der Fa. Reuschling befindet.

Stefan Raab

(Foto: D 9 mit Aluzug von Markus Janke)



Vor 20 Jahren: Altkleiderzug im Brohltal

Genau vor 20 Jahren, am 21. März 1988, war dieser illustre Güterzug mit drei GG- und zwei G-Wagen im Brohltal unterwegs, einer der letzten schmalspurigen Güterzüge außerhalb des Phonolithverkehrs. Grund der Zugfahrt war die alljährliche Altkleidersammlung des Roten Kreuzes im Brohltal.

Dafür waren am 17. März in Oberzissen drei und in Burgbrohl zwei Güterwagen an den Bahnhöfen bereitgestellt worden, und am

21. März erfolgte die Abholung durch D 3. In Brohl wurden die gut gefüllten Lumpenwagen auf dem Güterbahnhof neben Regelspur-Waggons der DB rangiert, und anschließend wurde per Hand umgeladen. Ein aufwendiges Verfahren, das wohl heute in dieser Form nicht mehr vorstellbar wäre.

Die Fotos von Volkhard Stern entstanden in Burgbrohl und bei der Durchfahrt in Schweppenburg.

Volkhard Stern



Spenden Sie jetzt!

Bundestag und Bundesrat haben im November 2007 das Gesetz zur weiteren Stärkung des bürgerlichen Engagements verabschiedet, welches rückwirkend ab 1.1.2007 in Kraft trat. Durch großzügigere Regelungen des Gemeinnützigkeits- und Spendenrechts erhofft sich die Bundesregierung ein stärkeres persönliches und finanzielles Engagement der Bevölkerung im mildtätigen, gemeinnützigen und kirchlichen Bereich.

So sind u.a. die Höchstgrenzen für den Spendenabzug auf einheitli-

che 20% des Gesamtbetrags der Einkünfte (bisher 5 bzw. 10%) bei Privatpersonen angehoben worden. Jeder kann somit für die Zukunft Spenden an die IBS in doppelter Höhe wie bisher vom Gesamtbetrag der Einkünfte absetzen.

Die IBS ist auf Ihre Spenden dringend angewiesen, geht es doch um die Finanzierung der zweiten Hälfte der Aufarbeitungskosten von Lok 11sm. Hier ist finanziell noch einiges zu tun. Einige wenige tun da sehr viel, dafür sei an dieser Stelle ein herzlicher Dank ausgesprochen.

Aber viele könnten bzw. würden noch deutlich mehr spenden, wenn denn die Mallet endlich im Ausbesserungswerk stünde und die Arbeiten begonnen hätten. Dies wird jetzt bald der Fall sein. Die Auftragsvergabe ist erfolgt. Jetzt wird es ernst.

„Bitte spenden Sie jetzt!“ könnte man ausrufen. Und das sollte man besonders denen entgegenrufen, die früher so lautstark den Dampf gefordert haben. Von einigen hat man seit ein, zwei Jahren nichts mehr gehört.

Michael Baaden



Ausbildung ist wieder angesagt

Wie ganz allgemein festgestellt werden muss, ist es notwendig, uns regelmäßig fortzubilden, aber auch neue Mitarbeiter zu gewinnen und diesen eine entsprechende Ausbildung zu gewähren. Nur so können wir einerseits die Freude am Hobby erhalten und andererseits unseren Personalstand vergrößern bzw. wenigstens auf dem bisherigen Niveau halten.

Daher haben nach ca. vier Jahren wieder zwei Ausbildungskurse begonnen. Angemerkt werden muss jedoch, dass in 2006 bereits eine Ausbildung zum Zugleiter mit 4 Personen durchgeführt worden ist, welche für Werner Meyer, Michael Haubner, Frank Muth und Tobias Baaden erfolgreich verlaufen ist.

Die beiden neuen Kurse werden von der IBS gestaltet und befassen sich mit der Aus- und Fortbildung zum Rangierbegleiter und Zugführer.

Der erste Kurs begann am 22. Oktober 2007. Ausbilder Stephan Pauly begrüßte dabei stattliche 18 Teilnehmer, über die Anzahl kann man einfach nur erfreut sein. Vermittelt werden die Fahrdienstvor-

schrift NE sowie die örtlichen Bestimmungen für die Brohltalbahn (SBV) inklusive Teilstreckenvorschrift. Die Ausbildung ist auf 10 x 2 Stunden Theorie sowie eine Praxisausbildung verteilt und endet mit den entsprechenden Prüfungen und zwar schriftlich, mündlich und praktisch. Nicht nur für den Autor stellt sich hier ein Problem. Beim letzten Lehrgang gab es 12 Teilnehmer. Jedoch sind nur 2 davon regelmäßig als Zugführer im Personenverkehr (Vulkan-Expreß) im Einsatz. Das ist eine schwache Ausbeute für die investierte Arbeit der Ausbildung und zugleich erbärmlich für den ÖBL, der händeringend nach einsatzfähigem Personal sucht.

Besonders vermerkt werden soll, dass diesem Kurs sechs Kollegen des neuen Brexbachtalbahn e.V. angehören, die für ihre Ausbildung bei der IBS unterschlüpfen.

So können doppelte Lehrgänge und Kosten vermieden werden.

Die Zusammenarbeit unter den Vereinen wird damit entwickelt und gefördert.

Der zweite Ausbildungsgang umfasste die Fahrdienstvorschrift Ril 408 für das Rangieren auf Gleisen der DB Netz AG. An diesem Kurs nahmen Andreas Thiel, Tobias Baaden und Volker Esper teil, damit sie auch auf Gleisen der DB als Rangierbegleiter eingesetzt werden können.

Die Kollegen waren bisher nach der Fahrdienstvorschrift FV-NE für nichtbundeseigene Eisenbahnen im Einsatz und wurden nun von Joachim Hillenbrand entsprechend der Ril 408 ergänzend ausgebildet. Die schriftlichen und mündlichen Prüfungen wurden zwischenzeitlich erfolgreich abgelegt.

Michael Baaden



Ausbildungsteam von 2003

(Foto: Wolfgang Lehner)

Bericht des Schatzmeisters Neue Mitglieder der IBS

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

Susanne Acker, Remagen-Oberw.
Christian Kempkens, Remagen-O.
Marcel Kaufmann, Remagen
Frederik Zanft, Mülheim-Kärlich
Tobias Hirsch, Neuwied
Xao Huynh, Mayen
David Andreas Reiss, Köln
Thomas Häß, Polch

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 30.12.2007 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 135.351,-

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 Dampflokomotive 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert.

Hier nun alle Spender bis zum 30.12.2007:

Johann Lippl, Köln
Aloys Delfs, Brohl-Lützing
Hartmut Halm, Aachen
Klaus Körner, Bad Breisig
Arnold Blasius, Bonn
Rainer Fuchs, Sankt Augustin
Jürgen Cadenbach, M.-Gladbach
Hans Josef Merzbach, Bonn
Künstler Bahntechnik GmbH, Holzwickede

Gisela Ludwig, Koblenz
Horst-Dieter Hettler, Waldesch
Dr. Erich-Joachim Günter, Meckenheim

Werner Bierbrauer, Andernach-Kell

Tilman Kerstiens, Wassenach
Manfred Hirzmann, Unkel-Heister

Rolf Sonnenberg, Koblenz
Karl-Heinz Porz, Burgbrohl
Ursula Breuer, Burgbrohl
Ulrich Graffmann, Bonn

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Matthias Röcke, Sinzig
Michael Wildt, Münster

Karsten Friedrichs, Bad Honnef
Bernd Jäger, Rodgau

Jürgen Burkard, Heimersheim
Roland Kneuker, Mannheim

Friedrich Kernchen, Köln
PDP GmbH, Kamp-Lintfort

Hartwig Maassen, Bonn
Rolf Toonen, Bonn

Klaus Schmidt, Troisdorf
Herta Reiss, Köln

Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn
Michael Baaden, Ransbach-Baumbach

Dr. Stephan Strojek, Königswinter
Dieter Schürmann, Burgbrohl

Anton Lankes, Bonn
Ulrich Steimel, Hofheim
Ernst Krusemarck, Troisdorf

Kreissparkasse Ahrweiler, Bad Neuenahr-Ahrweiler
Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH

Michael Haubner, Koblenz
Rolf Kleine, Bonn
Dietrich Küspert, Paris

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Hartmut Halm, Aachen
Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen
Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl
Jürgen Langen, Bonn

Von der Verbandsgemeinde Brohltal erhielten wir einen Zuschuss von 5000,- € zur Aufarbeitung der 11sm, dafür herzlichen Dank.

Am Jahresende 2007 konnten wir den Auftrag zur Aufarbeitung der Dampflokomotive 11sm erteilen. Die Mallet-Maschine wird demnächst nach Ceské Velenice in Tschechien gebracht und dort bei der Firma ZOS aufgearbeitet. Falls die Aufarbeitung planmäßig laufen kann, können wir die 11sm im Jahr 2009 in Brohl zurück erwarten.

Dafür müssen wir aber auch viel Geld bezahlen, welches wir im Moment noch nicht vollständig haben, deshalb, liebe Mitglieder und Freunde der Brohltalbahn, bitte ich Sie besonders um Ihre rege Unterstützung für den Dampf im Brohltal, für unsere 11sm!

Tobias Baaden

Neue Mitarbeiterin Susanne Acker

Seit August 2007 beschäftigt die Betriebs-GmbH eine Auszubildende. Zum ersten Mal findet bei uns offiziell eine Berufsausbildung statt. Susanne Acker aus Remagen macht eine zweijährige Lehre als Bürokauffrau an unseren Standorten Brohl und Niederzissen. Bereits seit 23. April absolvierte sie bei uns ein Praktikum. Sie machte mit der Brohltalbahn Bekanntschaft über ihren Lebensgefährten Christian Kempkens, der als Lokführer ab und an für uns tätig ist. Beide traten kürzlich auch der IBS als Mitglied bei.

Susanne stammt aus der Familie Acker aus Unkelbach. Sie erarbeitete sich die Fachhochschulreife und studierte zwei Semester Maschinenbau. Sie engagiert sich bei der freiwilligen Feuerwehr und spielt Tischtennis.

Michael Baaden



10.000 Euro für Wiederherrichtung der Lok 11sm Großzügige Unterstützung für IBS durch KSK Ahrweiler

Rechtzeitig vor Jahresfrist bekam die IBS eine namhafte Spende von € 10.000,- zur Aufarbeitung von Lok 11sm überwiesen. Als Hausbank von IBS und Betriebs-GmbH zeigte sich die KSK Ahrweiler mit dieser erheblichen Summe erkenntlich. Der Schatzmeister war mehr als überrascht, diesen Betrag auf dem Dezemberauszug zu entdecken. Da machte man doch gerne eine Mitteilung an den Vorstand der IBS und natürlich ein besonderes Dankschreiben an den der Kreissparkasse, verbunden mit der Bitte um eine persönliche Dankveranstaltung in Brohl.

So vereinbarte man einen Termin im Lokschuppen am 19. Februar 2008, bei dem KSK-Vorstandsmitglied Karl-Josef Esch mit Bereichsleiter Robert Bell der Brohltalbahn ihre Aufwartung machten. Vor der Mallet und vor der versammelten Journaille der Region sowie vielen Aktiven übergab Karl-Josef Esch ein Briefdokument, woraus die Herkunft der Zuwendung zu ersehen war.

Die Gelder stammen aus den Erträgen des „PS-Sparen und Gewinnen“-Programms der Sparkasse. Auch hier zeigt sich, dass Sparen eine sinnvolle Sache ist. Wir freuen uns über die Spende sehr.

Mit anwesend waren erstmals an diesem Abend die Herren Bell von der Brohltal-Eisenbahn GmbH. Zunächst stellte sich Bürgermeister Johannes Bell als neuer BEG-Aufsichtsratsvorsitzender vor. Als zweiter wurde der neue BEG-Geschäftsführer Alexander Bell den Herren von der KSK und den erfreulicherweise ca. 25 anwesenden IBS-Mitgliedern bekannt gemacht.

In der folgenden Ansprache von Herrn Esch war die Rede von Unterstützung und Beteiligung der Region an der Sanierung der einzigen alten Brohltalbahn-Dampflokomotive, die zudem unter Denkmalschutz steht. Daran wolle man sich als örtliche Kreissparkasse gerne beteiligen. Das Projekt der 11sm sei schon etwas Besonderes. Daran anschließend erhob man das Glas, um auf eine neue Zukunft der Mallet anzustoßen.

In seiner Antwort meinte der IBS-Vorsitzende Joachim Hillenbrand: „Damit kommen wir der Gesamtfinanzierung ein ordentliches Stück näher. Auch wenn es sich bei der IBS in letzter Zeit nach außen hin etwas ruhiger dargestellt haben mag - intern ging es schon klar zur Sache. Wir mussten zur Kenntnis nehmen, dass das Dampflokwerk Meiningen allem Anschein nach nur wenig Interesse an einer genau-

en Angebotserstellung hinsichtlich der anfallenden Arbeiten hatte. Deshalb wandten wir uns u.a. an die tschechische Firma ZOS in Ceske Velenice (das ehemalige Ausbesserungswerk Böhmisches Gmünd), die uns entsprechend der projektierten Vorstellungen ein detailliertes Angebot unterbreitet haben.

Preislich werden wir mit dem vorgesehenen Rahmen wohl zurechtkommen, obwohl Preisentwicklung und Euroabwertung gegenüber der tschechischen Krone nicht spurlos vorbeigehen werden“, so der IBS-Vorsitzende Joachim Hillenbrand.

Der Auftrag zur Wiederinbetriebnahme der Lok 11sm wurde vor dem Jahreswechsel erteilt. Mit einer rund eineinhalbjährigen Arbeitsdauer ist zu rechnen. Deshalb ist es „höchste Eisenbahn“ die Malletlokomotive baldmöglichst zu sanieren. Sie wird vollständig zerlegt und erhält einen neuen Kessel. Nach Wiederherstellung wird die Lok 11sm als Touristenattraktion auf der Brohltalbahn zu bewundern sein.

„Per 31.12.2007 haben wir eine Spendensumme von insgesamt 135.351,- € erzielt. Mit den gesammelten Geldern aus den letzten Jahren ist damit über die Hälfte der notwendigen Investitionskosten von 400.000,- € erreicht. Weitere 100.000,- € sind durch Spendenzusagen zum großen Teil avisiert“, informierte der IBS-Schatzmeister Tobias Baaden.

Die IBS setzt für die fehlenden 100.000,- € auf Zuwendungen von Kommunen, Verbänden, Firmen, Eisenbahn- und Heimatfreunden. „Trotz der noch nicht vollständig gesicherten Finanzierung gehen wir das Projekt jetzt an, weil es sonst nur noch teurer würde. Wir werden versuchen, baldmöglichst weitere Fördergelder zu akquirieren,“ gibt sich Hillenbrand zuversichtlich.

Michael Haubner
Michael Baaden



Der IBS-Vorsitzende Joachim Hillenbrand (3.v.r.) freute sich gemeinsam mit Michael Baaden (3.v.l.), Brohltalbahn-Geschäftsführer Alexander Bell (l.) und Verbandsbürgermeister Johannes Bell (2.v.l.) über die satte Zuwendung, die KSK-Direktor Karl-Josef Esch (2.v.r.) und KSK-Marktbe-reichsleiter Robert Bell (r.) für die Sanierung der Lok 11sm überreichten. (Foto: M.Haubner)

Aus dem Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1971

Als der Autor vor einiger Zeit mal wieder in seinem Fundus der Eisenbahnliteratur wühlte, stieß er im "Jahrbuch des Eisenbahnfreundes" Ausgabe 1971 auf den auf der nächsten Seite im Originaltext wiedergegebenen Artikel.

Diese ab 1969 von Wolfgang Schacht herausgegebenen und von Rösler + Zimmer verlegten Jahrbücher sind besonders im Rückblick eine wahre Fundgrube für den Eisenbahninteressierten, wird doch darin nicht nur über die Sonderfahrten für Eisenbahnfreunde auf der DB und etlichen Privatbahnen fast lückenlos berichtet, sondern auch in Reportagen das Jahresgeschehen auf den in Deutschland aktiven Museumsbahnen dokumentiert.

So ist der Ausgabe von 1971 zu entnehmen, daß neben der Fahrt auf der Brohltalbahn und den Veranstaltungen auf DB-Gleisen u. a. noch folgende Privatbahnen (auch im benachbarten Ausland) mit Sonderzügen befahren wurden:

SWEG (verschiedene Strecken)
 Bodensee-Toggenburg-Bahn BT
 Schleswiger Kreisbahn
 Hohenzollerische Landesbahn
 Graz- Köflach GKB
 Steiermärkische Landesbahn
 Deutscher Eisenbahn-Verein DEV
 Braunschweig-Schöningen BSE
 Mindener Kreisbahn MKE
 Hainsberg-Kipsdorf
 OHE (verschiedene Strecken)
 Blonay-Chamby
 Museumsbahn Tournon
 Westerwaldbahn
 Montafoner Bahn
 Butzbach-Licher-Eisenbahn BLE

Darüber hinaus liefert so ein Büchlein Listen über die damals

WOLFGANG SCHACHT

Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1971



ROSLE + ZIMMER VERLAG · AUGSBURG

Reise in die Vergangenheit

Repro: Paul Barfuhs

schon zahlreich vorhandenen Vereinigungen von Eisenbahnfreunden sowie Fahrzeugstatistiken der DB, NE-Bahnen und vieles mehr.

Leider wurde diese sehr interessante Buchreihe schon nach einigen Jahren wieder eingestellt und hat danach keinen richtigen Nachfolger gefunden.

So mag der nachstehende Bericht bei Einigen Erinnerungen wecken, andererseits sind die damals eingesetzten Fahrzeuge auch heute noch im Dienst.

Bemerkenswert ist jedoch die Tatsache, daß im Gegensatz zu vielen anderen NE-Bahnen die BEG damals den Eisenbahnfreunden wie überhaupt der Eisenbahntradition sehr reserviert gegenüberstand (siehe die rücksichtslose Verschrottung der BEG-Dampflok, von denen einige historische Unikate waren).

Karsten Friedrichs

20. Juni 1971

Sonderfahrt auf der Brohltalbahn

„Zu den letzten Schmalspurbahnen in der Bundesrepublik zählt die meterspurige Brohltalbahn. Die kurz nach der Jahrhundertwende eröffnete Strecke nimmt im linksrheinisch zwischen Koblenz und Bonn liegenden Brohl ihren Ausgang und führt, früher teilweise mit Zahnstange System Abt ausgerüstet, durch das reizvolle Brohltal hinauf nach Kempenich.

Nach Einstellung des Personenverkehrs 1961 dient die Bahn hauptsächlich dem Abtransport der Phonolithvorkommen bei Brenk zum Rheinhafen in Brohl. Die dafür eingesetzten Dampflokomotiven, teilweise Bauart „Mallet“, wurden Mitte der sechziger Jahre durch Diesellokomotiven abgelöst.

Nach mehreren vergeblichen Anläufen konnte am 20. Juni endlich eine allen Eisenbahnfreunden zugängliche Sonderfahrt über die Gesamtstrecke Brohl-Kempenich stattfinden.

Die Zuggarnitur bestand aus der dreiachsigen Diesellok D 2 und dem letzten zur Personenbeförderung geeigneten Schienenfahrzeug der Brohltalbahn, dem „Streckenbeisungswagen“. Dieses Fahrzeug wurde 1925 von den Deutschen Werken Kiel unter der Fabriknummer 86 als benzinmechanischer Triebwagen für die Brohltalbahn gebaut und unter der Betriebsnummer 50 in Dienst gestellt. 1932 erfolgte ein Umbau auf Holzgas, der erste in Europa übrigens, doch ab 1937 wurde das Fahrzeug nur noch als Beiwagen eingesetzt.

Trotz regnerischen Wetters fanden sich etwa 50 Fahrtteilnehmer in Brohl ein. Nachdem die dortigen ausgedehnten Bahnanlagen eingehend inspiziert worden waren, setzte sich der Sonderzug um 11 Uhr in Bewegung. Dem schmalen, tief eingeschnittenen Brohltal folgend, windet sich die Strecke in engen Kurven langsam aus dem



Der Sonderzug durchfährt Weibern Gbf

Foto: Christian Speer
Repro: Paul Barfuhs

Rheintal hinaus. Die ersten Orte sind Schweppenburg und Tönisstein, beide bekannt durch ihre schon von den Römern genutzten Heilquellen.

Kurz hinter Tönisstein überquert die Bahn auf einem großen Viadukt das Tal und durchfährt dann den einzigen Tunnel der Strecke. Natürlich wurde hier ein Fotohalt eingelegt und der aus dem Tunnel ausfahrende Zug auf die Platte gebannt.

Der nächste Halt erfolgte dann in Burgbrohl. Hier zeugt schon das pompöse Empfangsgebäude von der Bedeutung des Bahnhofes.

Nach kurzem Aufenthalt ging es weiter über Niederzissen nach Oberzissen, wo früher der Zahnstangenabschnitt begann. Natürlich durfte auch ein Fotohalt auf der Steilstrecke nicht fehlen. Bald war Brenk, der Bahnhof mit dem größten Güteraufkommen erreicht.

Die Fortsetzung der Strecke nach Kempenich wird nur noch bei „Bedarf“ befahren und der Bedarf ist leider nicht sehr groß. Da auf diesem Teilstück der Oberbau nicht mehr der beste ist, mußte der Sonderzug seine Höchstgeschwin-

digkeit auf 10 km/h herabsetzen und zuckelte langsam weiter über die karge Voreifel.

Auf nicht gerade blanken Schienen ging es nun über Engeln und Weibern zum Endbahnhof Kempenich, wobei sich der Zug einige Male durch beidseits der Strecke wachsendes Gebüsch „zwängen“ mußte, auch einige auf der Strecke geparkte Autos mußten erst entfernt werden.

Nach einer Mittagspause wurde dann die Rückfahrt angetreten. Unterbrochen durch zahlreiche Fotohalte, nunmehr auch besserem Wetter, ging es zurück zum Ausgangsbahnhof, nach Brohl.“

Veranstalter: Bernd Jülich
Eingesetztes Triebfahrzeug:
BEG D 2 (O&K 1965/26529)

Text: Christian Speer

Zum Autor: Christian Speer ist seit langen Jahren 2. Vorsitzender des DEV Deutschen Eisenbahnvereins in Bruchhausen-Vilsen und Mitbegründer der MWB Mittelweserbahn GmbH.