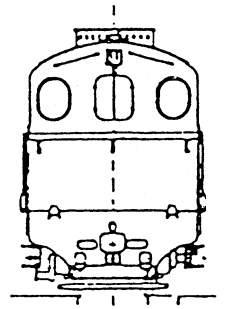


Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

21. Jahrgang
1 / 2009



Aufarbeitung der Dampflokk 11sm der Brohltalbahn



Am 4. November 2008 verließ die einzige noch vorhandene Dampflokk der Brohltalbahn Nr. 11sm auf einem Straßentieflader ihre Heimat in Brohl, um den ersten Schritt in ein neues Leben zu beginnen. Fahrtziel war die MaLoWa-Eisenbahnwerkstatt in Benndorf am Südharz.

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

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
 Gerhard Coll
 Markus Doll, Burgbrohl
 Karsten Friedrichs, Bad Honnef
 Michael Haubner, Koblenz
 Dieter Hettler, Waldesch
 Simeon Langenbahn, Burgbrohl
 Jörg Seidel, Köln
 Volkhard Stern, Bonn
 Rolf Toonen, Bonn
 Thomas Urbaniak

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
 Eschenbachstraße 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. Oktober 2008. Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang April 2009 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn“ II / 2009 ist der (!) **31. Januar 2009** (!).

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: Karsten Friedrichs

INHALT:

Impressum	2
Aufarbeitung Dampfloks 11 sm , Kleine Vorgeschichte	3
Der Limonen-Expreß in Spanien	4
Ein Tag bei der Brohltalbahn (2) Der Herr der Blumen	6
Bericht des Schatzmeisters, Pferdestärken an der Steilstrecke	8
Bericht zum Erwerb der Diesel-Lokomotive D 5.....	9
Alle Jahre wieder: Frühjahrsputz, Man traut sich	13
Eisenbahntechnische Prüfung der Infrastruktur	14
Bietergemeinschaft Hunsrückbahn	15
Arbeitskreistreffen; Horst Meyer gestorben	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 2009

Jahreshauptversammlung 2009:
am 14. März um 14:30 Uhr
in der Bahnstube im Bahnhof
Bad Neuenahr

Winterfahrten 2009

Sonntag, den 11. und 25. Januar 2009
Sonntag, den 08. Februar 2009
Sonntag, den 01., 15. und 29. März 2009

Die beliebten Winterfahrten in den Schnee der Vulkaneifel starten um 10.15 Uhr von Brohl (BE) durch das (hoffentlich) winterliche Brohltal.

Unterwegs besteht die Möglichkeit zu einer Mittagspause. Anschließend findet eine geführte Wanderung durch die Winterlandschaft, über Feld- und Waldwege zu schönen Aussichtspunkten, durch das Brohltal oder zum Rodder Maar statt. Endpunkt der Wanderung sind die geheizten Wagen des Vulkan-Expreß, die Sie für die Rückfahrt nach Brohl erwarten. Ankunft in Brohl ist zwischen 16.00 und 17.00 Uhr. Für die Wanderung ist festes Schuhwerk erforderlich.

12.04. Saisonstart 2009: Karfreitag
 Abf. ab Brohl: 09:30 und 14:10 Uhr

14.05. Ostereierfahrten mit dem
15.05. Vulkan-Expreß

Aufarbeitung der Dampflokk 11sm der Brohltalbahn: Der erste Schritt ist getan.

Am 4. November 2008 verließ die einzige noch vorhandene Dampflokk der Brohltalbahn Nr. 11sm auf einem Straßentiefelader ihre Heimat in Brohl, um den ersten Schritt in ein neues Leben zu beginnen. Fahrtziel war die MaLoWa-Eisenbahnwerkstatt in Benndorf am Südharz.

Dort ist eine umfangreiche Aufarbeitung mit dem Ziel der Betriebsfähigkeit vorgesehen.

Diese besondere Lokomotive der Bauart Mallet ist das einzige bewegliche Denkmal des Landes Rheinland Pfalz. Eine denkmalgerechte Vorgabe ist daher die Erhaltung bzw. Wiederherstellung des optischen und technischen Zustandes der Maschine, wie sie zuletzt bei der Brohltalbahn bis Januar 1966 im Einsatz war.

Nach über vier Jahren Spendeneingängen aus privater und öffentlicher Hand ist ein ansehnlicher Betrag gesammelt worden, welcher es nun der Interessengemeinschaft

Brohltal-Schmalspureisenbahn (IBS) ermöglicht hat, den Beginn der Restaurierungsarbeiten zu veranlassen. Die Gesamtkosten für die betriebsfähige Aufarbeitung werden ca. 450.000,- € betragen.

Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, ist die IBS noch auf weiterhin rege Spendentätigkeit angewiesen:

Spendenkontonummer 518 548 bei der Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10, Verwendungszweck: 11sm. Die Spenden sind von den Finanzämtern als gemeinnützig anerkannt. Die Fertigstellung der Lokomotive ist gemäß der Terminplanung der Eisenbahnwerkstatt im Frühjahr 2010 vorgesehen.

Text und Fotos: Karsten Friedrichs



Kleine Vorgeschichte: und zweitens kommt es anders

... als man denkt. So geschah es uns mal wieder, diesmal mit Lok 11sm bei der Auftragsvergabe. Im 2. Halbjahr 2007 war unsere Techniktruppe mit der Ermittlung der Aufarbeitungsvorgänge und der daraus resultierenden Kosten stark im Einsatz. Es hatte sich gezeigt, dass man in Meiningen wohl nicht an unserem Umsatz interessiert war. Daher kamen wir mit der Firma ZOS in České Velenice (ehem. AW) in Kontakt. Das Werk dort wurde besucht. Bis Jahresende kam man überein, wie die Angelegenheit ablaufen sollte. Auch preislich konnte eine Übereinkunft erzielt werden. Es schleppte sich alles etwas hin, im Dezember 2007 konnte der Auftrag erteilt werden.

Dann aber ging es nicht weiter. Es verstärkten sich gewisse Gerüchte über wirtschaftliche Schwierigkeiten. Einige Personen waren dort wohl nicht mehr zu erreichen. Wir

bemühten die Deutsch-Tschechische Handelskammer um Auskunft. Es zog sich alles in die Länge. Auf einmal hieß es, ein neuer Werkleiter sei jetzt da und man müsse alles noch einmal bereden. Das endete dann in der Hiobsbotschaft, dass alles € 100.000,- teurer würde. Die Kommunikation gestaltete sich eigentlich immer recht schwierig mit der tschechischen Sprache, aber auch mit konkreten Vereinbarungen. Konnte diese Firma noch ein ernstzunehmender Partner sein?

Für uns war im Juni das schnelle Ende der Diskussion angesagt. Für das Geld könnte man wahrscheinlich auch "im Westen" weiterkommen. So fragten wir bei fünf bekannten Firmen an, von denen drei mit uns in Geschäftsbeziehung stehen. Eine Absage erfolgte schon vorab, eine hatte nicht geantwortet, die anderen versorgten uns mit Angeboten, die zwar nicht ganz ver-

gleichbar waren, aber immerhin und das in akzeptabler Zeit.

Die Variante, den Kessel woanders bauen zu lassen als den Rest der Lokomotive, schied bald aus. Es ist später immer der Andere daran schuld, wenn was nicht zusammenpasst. Somit wurde der Firma MaLoWa Bahnwerkstatt in Benndorf/Sachsen-Anhalt der Gesamtauftrag im September 2008 erteilt. Die Arbeiten werden dort vorgenommen. Den Kessel lässt man in Pila/Polen bauen. Sei's drum, es wird ein neuer Kessel nach den europäischen Vorgaben sein. Daran sollte nichts auszusetzen sein.

Nach all unseren Möglichkeiten werden die Arbeiten fachlich von uns begleitet werden. Die Bauzeit wird mit 18 Monaten veranschlagt. Unsere beiden polnischen Px-Lokomotiven werden beim Arbeitspreis in Zahlung gegeben.

Michael Baaden

Der Limonen-Expreß

Ein schmalspuriger Touristikzug in Spanien

Der spanische Mittelmeer Ort Benidorm ist sicherlich den meisten Rheinländern durch ein Lied der Bläck Fööss bekannt. Weniger bekannt ist die Tatsache, dass Benidorm an eine Meterspurbahn angeschlossen ist und zugleich Ausgangspunkt des „Limonen-Expreß“ ist.

Zwischen der Hafenstadt Alicante und dem ebenfalls am Mittelmeer gelegenen Ort Denia (Fährhafen nach Ibiza) betreiben die „Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana“ (Landeseisenbahnen von Valencia) eine heute rund 92 Kilometer lange meterspurige Bahnstrecke.

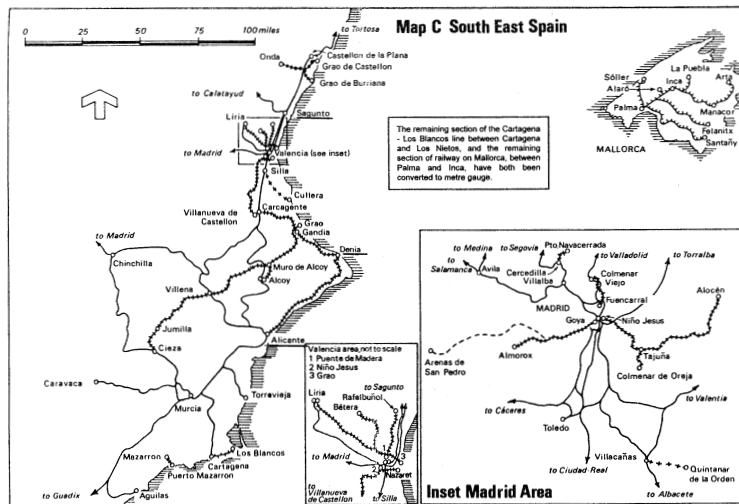
Die Bahn ist Rest ein umfangreiches Meterspurnetzes, dass auch das Landesinnere erschloss und bis 1973 stillgelegt wurde.

Auf der Bahn sind derzeit modernisierte MAN-Doppeltriebwagen im Einsatz, (sh.Foto unten-links), gefahren wird nach Taktfahrplan, wobei für den Abschnitt von Altea über Benidorm bis Alicante ein Stundentakt besteht. Bedingt durch den starken Zuzug von Bürgern aus anderen EU-Staaten, entstanden in den letzten Jahrzehnten längs der Strecke zahlreiche neue Einfamilienhaus-siedlungen (Urbanisationen), so dass die Fahrgastzahlen stark ange-

stiegen sind. Tourismusschwerpunkte sind die Hochhausstadt Benidorm (Manhattan am Mittelmeer) und der Raum Calpe. Um den steigenden Verkehr zu bewältigen, wird die Strecke derzeit zwischen Alicante und Vila Joiosa elektrifiziert und für den Einsatz von Niederflurstraßenbahnen tauglich

stische Attraktion des heutigen Bahnbetriebes ist der sogenannte „Limonen-Expreß“ der zwischen Benidorm und dem Richtung Denia liegenden Ort Gata de Gorgos verkehrt. In Spanien gibt es heute verschiedene touristisch orientierte Zugangebote, die allerdings in Deutschland relativ unbekannt sind.

Sicherlich der bekannteste ist der „El Transcantabrico“ der das rund 1.000 Kilometer lange Meterspurnetz im Norden des Landes befährt. Andalusien kann man mit dem „Al Andalus“ erkunden, den man auch in deutschen Reisekatalogen findet. Tagesangebote sind der von Madrid ausgehende „El Tren de la Fresa“ (Erdbeerzug), sowie der „Limonen-Expreß“.



gemacht. Gleichzeitig wurde schon eine kurze Neubaustrecke zwischen dem abseits gelegenen Landesbahnhof von Alicante und der Innenstadt für die Straßenbahn eröffnet.

Geplant ist ein Mischbetrieb zwischen „Eisenbahn“ und „Straßenbahnwagen“, ähnlich dem Karlsruher Modell (sh. Foto unten rechts). Für den Raum Alicante ist dabei auch ein innerstädtisches Bahnnetz geplant, ebenso soll Denia wieder bahnmäßig an Valencia angeschlossen werden. Eine besondere touri-

Der Limonen-Expreß ist keine spanische Erfindung. In den sechziger Jahren entdeckten Engländer und Niederländer Benidorm und machten aus dem kleinen Fischerdorf einen pulsierenden Badeort.

Die Gäste mussten beschäftigt werden und so kam der Engländer Simpson 1971 auf die Idee mit dem Limonen-Expreß. Zu diesem Zeitpunkt war es um die Strecke Alicante-Denia schon schlecht bestellt gewesen, ihr damaliger Betreiber, die FEVE, wollte sie stilllegen. Da schon damals der Personenverkehr



mit Triebwagen abgewickelt wurde, ließ Simpson ausgemusterte Personenwagen von gerade stillgelegten Bahnen überstellen. Als Zugloks dienten zunächst V 36 ähnliche Loks französischer Herkunft.

Befahren wurde von dem Zug der landschaftlich reizvollere Abschnitt von Benidorm bis Denia, später wurde dann Gata de Gorgos als neuer Endpunkt festgelegt.



Der Zug war von Anfang an ein großer Erfolg, allerdings stammten die Fahrgäste zu 95 Prozent aus dem Ausland. Ein üppiges alkoholisches Getränkeangebot und die angenehmen Außentemperaturen sorgen in diesem Zug gerade bei den englischen Fahrgästen schnell für Stimmung.

Darunter litt natürlich das historische Wagenmaterial. Die in den zwanziger Jahren gebauten Fahrzeuge hatten das Ende ihrer Lebensdauer erreicht, zudem waren sie was Technik, Ausstattung und Sitzplatzangebot betraf völlig unterschiedlich. Dies erschwerte die konkrete Planung des Platzangebotes und damit die optimale Vermarktung.

Man kann diese Situation mit dem derzeitigen Ist-Zustand der deutschen schmalspurigen Touristikeisenbahnen vergleichen. Auch die Brohltalbahn fährt heute mit sehr unterschiedlichen Wagen, die auch technisch sehr unterschiedlich sind.

Mit der Übernahme des Bahnbetriebes durch die Landesbahnen stand daher auch die weitere Zukunft des Limonen-Expreß zur Debatte. Man entschied sich zu einem Neubau des Zuges auf der Basis

vorhandener Fahrgestelle, die teilweise von anderen Bahnen zugekauft wurden. Ein Teil der alten Wagen wurde dafür an Museen abgegeben. So entstanden zehn einheitliche Personenwagen mit offenen Plattformen, Metallaufbau, Luftbremse und elektrischer Beleuchtung, sowie zwei Speisewagen (sh. folgendes Foto). Aus diesem Material können zwei Zugarnitu-

ren gebildet werden. Der neue Zug wurde am 22. März 1988 der Öffentlichkeit übergeben, zusätzlich wurde in Benidorm noch eine überdachte Abstellanlage errichtet. Für den Zug konnten 1989 und 1994



Innenansicht zu den Personenwagen

aus dem Bestand des nordspanischen FEVE-Netzes insgesamt vier Drehgestelldiesellokomotiven erworben werden, die seitdem die Traktion übernommen haben.

Bewirtschaftet wird der Zug nicht von den Landesbahnen, sondern von Pächtern. Lediglich Lok- und Zugführer werden von den Landesbahnen gestellt. Auch dies ist mir aus Deutschland so nicht bekannt. Derzeit (Jahr 2002) ist der Zug an den Belgier Rudi Meyers verpachtet. Meyers muss sich auch um die Vermarktung und den Bustransport seiner Fahrgäste von den Hotels in Benidorm zum Zug kümmern.

Dafür unterhält er im Bahnhof Benidorm einen Informationsschalter.

Interessant ist auch der Aufenthalt in Gata de Gorgos. Dort kann man die Stadt und eine Gitarrenfabrik besichtigen. Der Zug wird während des Aufenthaltes geräumt, stattdessen betreibt Meyers auf dem Bahnsteig eine große Freiluftbewirtung. Dafür sind entsprechende Gebäude vorhanden. Der Zug ist derzeit (Jahr 2002) von Dienstag bis Samstag im Einsatz, die Fahrkarte kostet EUR 18,00.

Der quasi Neubau des Zuges, die Art seiner Vermarktung und Bewirtschaftung sind m.E. sehr interessant und sicherlich auch auf deutsche Bahnen übertragbar, dürfte aber auch zu Kritik führen. Passend zu diesem Thema entdeckte ich in den DGEG Nachrichten 132 vom Juli/August 1996 folgenden Reisebericht von Thomas Mayer-Eppler, den ich zum Abschluss noch wiedergeben möchte:

»Aschermittwoch führte die Fahrt in der Gegenrichtung bis Benidorm. Dort wartete auf uns und viele, viele Touristen der „Limon Expres“, der aus acht alten Reisezugwagen (Hier irrte der Autor!) der früheren Bahnen Manresa–Olvan und Carcagente–Denia besteht, die eine Alsthom-Diesellok zieht. Fotohalte gab es leider nicht, dafür eine unsägliche Lautsprecherberieselung in englisch und niederländisch«.

Alicante und Valencia sind von Deutschland aus sehr gut per Flugzeug zu erreichen. Auch Busverbindungen existieren. Zahlreiche Bundesbürger leben an der Costa Blanca bzw. haben dort ein Ferienhaus. Pauschalangebote sind eher rar, wir wurden bei unserer Fahrt im Neckarmann-Katalog fündig. Publikum und Atmosphäre sind anders als auf den Balearen, lediglich Benidorm mit seinen Hochhäusern und den Engländern ist etwas gewöhnungsbedürftig, hat aber tolle Strände und was viel wichtiger ist: Für die Gattin viele tolle Geschäfte!

Jörg Seidel

Ein Tag bei der Brohltalbahn (Teil 2) „Der Herr der Blumen“

Um den Faden nicht abreißen zu lassen, möchte ich einen weiteren, diesmal kürzeren Bericht aus der Reihe „Ein Tag bei der Brohltalbahn“ abliefern. Die Idee dazu kam mir, als ich im Sommer 2008 die wunderschön renovierte alte Wagenhalle in Augenschein nehmen konnte. Darüber wurde an dieser Stelle bereits berichtet. Daher möchte ich diesen Aspekt nur am Rande beleuchten. Vielmehr möchte ich gerade jetzt, in der „dunklen Jahreszeit“, über ein „sonniges“ Thema berichten, das hoffentlich die Vorfreude auf den Frühling bei der Brohltalbahn wecken wird.

Aufgefallen war mir, dass auch das Umfeld der Wagenhalle liebevoll herausgeputzt worden war; vor einigen Jahren sah es dort nämlich noch sehr traurig aus. Im Sommer 2008 blühten jedoch ringsum die Blumen, was der im neuen Glanz erstrahlenden alten Wagenhalle einen überaus schönen und würdigen Rahmen verliehen hat (s. Fotos). Und das machte mich neugierig. So besuchte ich den „Herrn der Blumen“:

Urheber der Blumenpracht ist Kurt Weiland. Sein erstes Projekt war jedoch die Rekonstruktion der alten Wagenhalle. Deren Zustand war so erbärmlich, dass er nie „ohne Blick nach oben“ durch die verfallenen

Gemäuer gelaufen ist; man musste „ständig damit rechnen, dass etwas herunterfällt“. Mit Hilfe der Brohltalbahnjugend und des Zimmermanns Thomas Bickenbach, wie Kurt Weiland bescheiden vermerkt, wurde zunächst die Holzkonstruktion er-



neuert. Den Rest hat er alleine gemacht: Ausmauern der Fächer, verputzen, streichen und die vielen Feinheiten, die die Wagenhalle nun wieder in altem Glanz erstrahlen lassen ([sh. Foto oben](#)).

Auch die Renovierung der Schreinerei und der Maschinenhalle gehen auf sein Konto. Besonders stolz ist er auf deren neue Isolation.

Bei der Rekonstruktion der alten Decken habe er dermaßen viel Isoliermaterial eingebaut, dass es dort im Winter angenehm warm und im Sommer erfreulich kühl ist. Und nicht zuletzt die Gestaltung des Um-

feldes ist sein Werk. Darauf werde ich noch kommen.

Ich bin beeindruckt, was Kurt Weiland alles bewegt hat bei der Brohltalbahn, und das ehrenamtlich, wohlgerneht. Er berichtet mir,

dass er im Jahre 2000 zur Brohltalbahn gekommen sei und seither „einen Narren an der Bahn gefressen“ habe (aber das geht uns ja wohl allen so, mehr oder weniger). Zunächst habe er „an Samstagen mit angepackt“, aber seit seiner Pensionierung 2003 arbeitet er vier Tage in der Woche bei der Brohltalbahn an Projekten, die er im Umfeld der alten Wagenhalle realisiert. Mit 43 Berufsjahren im Bauhandwerk bringt er einen ungemein wertvollen Erfahrungsschatz ein; man merkt sofort, dass die auf seine Arbeit zurückzuführenden Neugestaltungen des Umfeldes von jemandem gemacht sind, der sein Fach beherrscht. Während andere Pensionäre sich zurücklehnen, strotzt Kurt Weiland vor Tatkraft und Ideen, was er gerne zur Verschönerung der Brohltalbahnanlagen einsetzt. Das sei doch „besser als daheim zu hocken“; Fernseher und Kneipe seien nicht sein Ding.

Den Innenhof neben der Schreinerei hat Kurt Weiland schon vor Jahren auf Vordermann gebracht ([sh. Foto links](#)); hier habe vorher „nur altes Gelumpe herumgestanden“. Den ganzen „Altschrott“ habe er dann entsorgt, obwohl es dagegen auch Widerstand gab. Jetzt aber zie-



ren Blumen und andere hübsche Details den Platz, in dessen Mitte er einen Grillplatz angelegt hat, den der Verein bei festlichen Anlässen gerne nutzt. Ihm zu Ehren wurde der schöne Hof schon vor längerer Zeit nach seinem Gestalter benannt. Eine Anerkennung, die ihn auch heute noch sichtlich erfreut, zumal sie mit einer gelungenen Überraschung verbunden war.

Nicht nur der Innenhof erstrahlt jetzt durch den prächtigen Blumenrahmen, den Kurt Weiland hegt und pflegt. Inzwischen hat er auch den

Pflanzen geschenkt, aber davon abgesehen ist es seine ganz persönliche Auswahl, was gepflanzt bzw. gesät wird (sh. folgendes Foto). Der Zuspruch komme sogar von den Fahrgästen, die seinen Garten „nicht nur im Vorbeifahren“ bewundern.

Das alles bestärkt Kurt Weiland, auf dem richtigen Weg zu sein. Anfangs habe er zu den Blumen nämlich auch schon mal den Kommentar gehört, „so was brauchen wir hier nicht“, aber inzwischen „meckert keiner mehr“, wie er mir schmunzelnd erzählt.

sich in seinem „Ersatzgarten“ richtig wohl. Und offenbar inspiriert ihn das bei seiner Arbeit ganz unheimlich. Welch' eine glückliche Konstellation für alle Beteiligten!

Über seine Zukunftspläne berichtet Kurt, dass die Wagenhalle noch ausgebaut werden soll (Verlängerung der Gleise, Einbau einer Hebebühne). Ferner gestaltet er weiter den Außenbereich und realisiert gerade das von ihm entworfene Brohltalbahnsignet (Rad mit Flügeln) im Blumenbeet vor der Halle zur Brohltalstraße (kurz nach unserem Gespräch konnte ich mich vor Ort überzeugen, wie schnell er seine Pläne in die Tat umsetzt. Das Signet war schon fast fertig).

Kurt Weiland bedauert, dass er nicht schon 20 Jahre früher zur Brohltalbahn gekommen ist. Ein Freund habe ihn - leider - erst im Jahre 2000 darauf aufmerksam gemacht, obwohl ihn Eisenbahn schon immer interessierte. Er habe nämlich noch „einige Ideen“, die er umsetzen will. „Arbeitslos werde er bei der Brohltalbahn bestimmt nicht“, es gebe „genug zu tun“, was er noch realisieren will. Das glaube ich ihm aufs Wort! Ich bin schwer beeindruckt, was ein Einzelner, dazu ehrenamtlich, alles bewegen kann.

Hut ab vor Kurt Weiland, der die Brohltalbahn und ihr Erscheinungsbild so wunderbar bereichert. Ich wünsche ihm noch viele erfolgreiche Jahre dabei und natürlich gute Gesundheit, damit er seine Pläne realisieren kann. Ich freue mich auf die Ergebnisse! Und auf den nächsten Sommer; mit noch mehr Blumen. Zum Schluss gibt er mir in aller Bescheidenheit mit auf den Weg: „schreib nicht zu viel, andere tun auch was“! Daran will ich mich halten. Mögen daher die Bilder mehr erzählen über den „Herrn der Blumen“.

Für Rückmeldungen und Anregungen, worüber ich noch schreiben könnte, bin ich stets dankbar: Kontakt über rolf.toonen@web.de

Rolf Toonen



Außenbereich der alten Wagenhalle liebevoll gestaltet; seine Blumen blühen auch dort in bemerkenswerter Üppigkeit (sh. folgendes Foto).

So etwas Prächtiges sieht man selten; sogar die Nachbarn kämen staunend zu ihm und fragen, wie er das hin bekommt (ich vermute, Kurt Weiland hat den berühmten „grünen Daumen“). Von diesen Nachbarn bekomme er auch schon mal

Stolz verrät er mir sein Geheimnis: Er spreche und singe auch mal mit den Pflanzen, gelegentlich werden sie auch gestreichelt und bekommen „gute Nacht gesagt“. Der Erfolg gibt ihm recht: Es funktioniert, und zwar ganz eindeutig (und ganz nebenbei: Als studierter Biologe weiß ich, dass Pflanzen tatsächlich weitaus sensibler auf Umwelteinflüsse reagieren als wir es gemeinhin vermuten; Kurt Weiland beweist es uns (s. Fotos)! Andere sind übrigens nicht daran beteiligt, das Meer der Blumen zu kultivieren; „besser nicht, bevor die mir was kaputt machen“.

Für unseren „Herrn der Blumen“ erfüllt der „Grüngürtel“ um die Bahngelände eine wichtige Erholungsfunktion; zu Hause hat er nichts Vergleichbares, und daher fühlt er



Bericht des Schatzmeisters Neue Mitglieder der IBS

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

Wolf-Ingo Knebel, Hamm/Sieg

Jörg Schwarz,
Bad Neuenahr-Ahrweiler

Isabella Schwarz,
Bad Neuenahr-Ahrweiler

Karl-Josef Bell, Oberzissen

Beate Schoof, Oberzissen

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 31.10.2008 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 160.250,-

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. Alle Spender bis zum 31.10. 2008:

Raimund Dahm, Bonn

Hartmut Halm, Aachen

Manfred Kempenich, Geisenheim

Klaus Nieten, Adenau

Günther Herbst, Mainz
Aloys Delfs, Brohl-Lützing
Hans Josef Merzbach, Bonn
Ursula Breuer, Burgbrohl
Manfred Hirzmann, Unkel-Heister
Alex Klein, Burgbrohl
Karsten Friedrichs, Bad Honnef

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen

Hartmut Halm, Aachen

Hans-Hermann Kleinespel,
Mülheim (Ruhr)

Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl

Friedrich Kernchen, Köln

Nachdem unsere 11sm im November zur Aufarbeitung zur Firma MaLoWa gebracht worden ist und die Arbeiten dort begonnen haben, ist auch weiterhin Ihre Mithilfe erforderlich. Um die Finanzierung sicherzustellen, bitten weiterhin um Ihre rege Unterstützung für den Dampf im Brohltal, für unsere 11sm!

Tobias Baaden

Pferdestärken auf der Steilstrecke – Ein interessanter Vergleich:

Herrliche Perspektiven auf die Vulkanlandschaft und das tief unten liegende Rheintal eröffnen sich an der Steilstrecke der Brohltalbahn zwischen Oberzissen und Brenk, nicht weit entfernt vom PS-Eldorado, dem Nürburgring.

Die O & K-Loks aus der Serie D 1 bis D 3 (1965/66) müssen hier ihre 300 Pferdestärken aktivieren, oft

sogar in Doppeltraktion. Ab und zu treffen sie dabei ein weiteres PS am Rande der Strecke an. Meist jagen die schwer arbeitenden Maschinen dem Huftier einen gehörigen Schrecken ein.

Das obere Bild zeigt einen kurzen Personenzug (mit VB 50, dem eigentlichen Vulkan-Exprefß) am 22. Oktober 1989, der den Rappen

eilends flüchten lässt. Etwas skeptisch, aber durchaus neugierig begutachtet.

Das untere Bild zeigt dagegen den brave Braunen, wie er dem Arbeitszug, der am 23. November 1991 als Profilmessfahrt mit VS 150 nach Engeln zustrebt.

Text und Fotos:
Volkhard Stern



Bericht zum Erwerb der Diesellokomotive D 5 gebaut 1965 von Henschel in Kassel

1995 fand ich im LOK-MAGAZIN 1995 einen Artikel über die französische Privatbahn Nizza-Digne mit einem Bild einer Diesellok, die von der FEVE /Nordspanien erworben wurde. Da eine Drehgestell-Lok ohne hin- und hergehende Massen nach meinen Erfahrungen auf die Dauer eine Schonung des Oberbaues der BEG, geringere Instandhaltungskosten und größere Wirtschaftlichkeit versprach, machte ich mich auf die Suche nach Unterlagen. Über Umwege kam ich an einen in der Railway Gazette vom 1. April 1966 veröffentlichten Artikel „Diesel Hydraulic Locomotives for Spanish Iron Ore Railway“. Als ich dort dann las, dass die Loks ein Voith-Getriebe L630rU2 mit hydrodynamischer Bremse haben war klar, dass das die ideale Wahl für die Brohltalbahn wäre. Dieses Getriebe kannte ich von 28 ähnlichen Krupp-Loks für Burma (heute Myanmar), die ich 1964 als Kundendienst-Ingenieur zu betreuen hatte. Dort konnte ich einen Zug von 180 t bei 40‰ Gefälle (die Steilstrecke der Brohltalbahn hat 50‰) nur mit der hydrodynamischen Bremse in der Beharrung halten.

Die Kontaktaufnahme mit der FEVE in Santander gestaltete sich schwierig und kam erst über gute

Beziehungen zu Krauss-Maffei ins Laufen. Bei einem Besuch im Juli 1996 von Michael Haubner, Joachim Hillenbrand und mir in Santander wurden die dort noch befindlichen 4 Loks besichtigt - zwei kamen für uns in Frage kommen, die neben der Knorr-Druckluftbremse noch Vakuumbremse hatten (bei den anderen beiden war sie im Zug der Modernisierung bereits ausgebaut).

Zwei Jahre gingen ins Land, bis die Lok FEVE 1405 uns gehörte, der Kauf war schwieriger, als ein Kind zu adoptieren. FEVE ist ein Staatsbetrieb, und das bedeutete Ausschreibung mit allem, was dazu gehört. Der Verfasser dieser Zeilen war noch dreimal in Santander - zuerst mit Andreas Wildeman, um aus zwei Loks die bessere auszusuchen (was ist die bessere? - schließlich die mit den dickeren Radreifen). Dann, um noch 12 R-Wagen auszusuchen, die im Brohltal die Umstellung des Phonolith-Verkehrs auf Container ermöglichen sollten und schließlich am 12./13. August 1998, um Lok und Wagen, schön als Dreierpäckchen verpackt, mit MS Bremer Saturn nach Amsterdam und weiter per Rheinkahn nach Brohl-Hafen zu bringen.

Dieter Hettler

Technische Daten:

Hersteller:	Henschel, Kassel
Baujahr / Fabriknummer:	1966 / 31004
Länge über Pufferbohle:	12.200 mm
Breite:	2.800 mm
Höhe über Dachscheitel:	3.725 mm
Dienstgewicht:	48 t
(das ehem. Gewicht wurde durch Ausbau von ca. 5 t Ballast reduziert)	
Höchstgeschwindigkeit:	60 km/h
kleinste Dauergeschwindigkeit:	13,6 km/h
Anfahrzugkraft:	15.900 kg
Dauerzugkraft:	13.200 kg
Motor:	MGO V12 BZSHR (ehem. MB 820 Db)
Dauerleistung:	883 kW (1200 PS)
Getriebe:	Voith L630rU2 (Dreiwandler-Getriebe)
Hydrodynamische Bremse:	Voith KB510
Hydrodynamische Bremskraft:	10.800 kg
Druckluftbremse:	KE-GPmZ,
Kompressor:	Knorr VV230/180

Kurzbericht

von der Aufarbeitung der Lok D 5:

Zehn Jahre dauerte die Aufarbeitung, bis die Lok endlich am 24. September 2008 zugelassen wurde.

Die dazwischen liegenden Arbeiten würden viele Seiten füllen, hier nur kurz die aufwendigsten:

Es begann mit der mühseligen Entfernung von fast 5 t Ballast, 19,5 kg-Gußklötze, die im Rahmen einzementiert waren. Zwischendurch wurden die Drehgestelle zur HU weggegeben. Und dann kam die „Kleinarbeit“ – Entfernen der Vakuumbremse, Ausbau und Neulagerung des Motors, Ausbesserung der Karosserie (fast 40% der Außenbleche wurden erneuert, denn die aggressive Seeluft in Santander hatte hier ganze Arbeit geleistet), Ausbau/Instandsetzung/Reinigung der Kühlanlage und Wärmetauscher, Überarbeitung der elektrischen Anlage. Schließlich stellte sich bei den ersten Probefahrten heraus, dass die Achsgetriebe Öl verloren (das taten sie leider in der ganzen Zeit der Abstellung nicht). Also Drehgestelle wieder raus und Achsen samt Achsgetriebe zu einer Fachfirma, die die Radscheiben abpresste, neue Simmerringe und bei der Gelegenheit auch gleich neue Rollenlager einbaute. Und weil beim Abpressen zwei Radscheibensitze gefressen hatten, musste auch noch eine Achse neu gefertigt werden.

Schließlich bekam die Lok auch noch ein neues „Gesicht“ mit kleinen Scheinwerfern und Zierblenden der V 160, was ihr sofort den Spitznamen "Schmalspur-V 160" einbrachte.

Es ist zu hoffen, dass die D 5 noch lange Jahre ihre Fähigkeiten im Brohltal zeigen kann – einen Zug mit 9 Wagen nach Engeln ziehen und ihn auch ohne großen Bremsklotzeinsatz mit Hilfe der hydrodynamischen Bremse wieder sicher zu Tal zu bringen.

Dieter Hettler



Bilder vom Transport der D 5 von Santander/Nordspanien per Schiff nach Brohl/Rheinhafen



13.08.1998 Santander: Mit eigener Kraft und 12 „2SS-Wagen“ zum Hafen
Foto: Dieter Hettler



Die Lok im „Schuhkarton“, vorne die 4 Päckchen Flachwagen im Laderaum von MS „Bremer Saturn“
Foto: Dieter Hettler



Mit Hilfe von zwei Autokränen verschwindet die Lok im Schiff
Foto: Dieter Hettler



18.08.1998 Rotterdam: Die Lok schwebt am Schwimmkran über der Ladeluke
Foto: Dieter Hettler



Ankunft in Brohl am 21.08.98: Die Lok an 2 Autokränen über der Pier im Rheinhafen Brohl
Foto: Dieter Hettler



Lok 1405 wird auf die Gleise der Brohltalbahn im Rheinhafen Brohl abgesetzt
Foto: Dieter Hettler

Es folgten die sehr aufwendigen und langwierigen Renovierungsarbeiten. Erste Probefahrten im Jahr 2007 zeigten immer noch erhebliche, verdeckte Mängel: weitere Werkstattaufenthalte wurden erforderlich.

Fotos der Lok D 5 im Jahr 2007 von den ersten Probefahrten bis zur offiziellen Abnahme der Lok im Jahr 2008 sowie der darauf folgenden ersten Planfahrt:



D 5 auf der ersten Probefahrt am 30.03.2007 bei der Ausfahrt aus dem Tunnel nach Überqueren des Viaduktes.
Foto: Markus Doll.



Begleiter und Erprober bei einem Halt im Bf. Burgbrohl vor der Lok.
Foto: Markus Doll.



D 5: „10 Jahre im Brohltal“:
Eine weitere Probefahrt als „Jubiläumsfahrt“ der Lokomotive erfolgte am **22.08.2008** von Brohl nach Engeln.
Bei regnerischen Wetter wurde die Steilstrecke befahren, um die hydrodynamische Bremse zu testen.

Die Lok vor der Rückfahrt in Engeln.
Foto: Markus Doll.

Zulassung am 24.09.2008

Nach über 10 Jahren Aufenthalt in unserer Werkstatt in Brohl erhielt die Lokomotive durch die Landeseisenbahnverwaltung von Rheinland-Pfalz am 24.09.2008 die Abnahme nach § 32 der ESBO, somit kann die Lokomotive in Deutschland eingesetzt werden.

Nach erfolgreicher Zulassung durch die Landeseisenbahnverwaltung am 24.09.08, wurde am 27.09.2008 der erste planmäßige Personenzug von der D 5 gezogen:



D 5 vor dem ersten planmäßigen Personenzug vor Abfahrt in Brohl am 27.09.2008. Foto: Simeon Langenbahn



Von der Bergfahrt zurück in Oberzissen am 27.09.2008 ... Foto: Gerhard Goll



Der erste Personenzug ist in Engeln angekommen. Foto mit dem Personal vor der Lok am 27.09.2008. Foto: Gerhard Goll



... und weiter auf der Fahrt nach Brohl bei km 7,8 (Weiler) am 27.09.2008 Foto: Gerhard Goll.



Ein Blick aus dem Fenster bei der Rückfahrt: Die Steilstrecke hinab (km 16,7 am BÜ Fußhölle) Foto: Thomas Urbaniak



Lokomotive FEVE 1405: vor dem Zug einer DGEG-Sonderfahrt im Jahre 1988 Foto: Jörg Seidel

Alle Jahre wieder – Frühjahrsputz am Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen

Alle unsere Bahnhöfe müssen am Beginn der Saison einer Winterreinigung unterzogen werden, damit die Fahrgäste bereits vor Fahrtbeginn einen ordentlichen Eindruck erhalten. Zu unseren Aufgaben gehört auch die Erhaltung und Pflege der Haltepunkte Schweppenburg und Bad Tönisstein. Die eigentlichen Arbeiten sind die Reinigung des Innenraumes des Gebäudes, das Freiräumen des Bahnsteiges und der Gleise vom zurückgebliebenen Laubfall des vergangenen Herbstes. Ein weiterer Samstag wurde genutzt, um die festgestellten Schäden der Dacheindeckung zu



Martin Bickenbach und Uwe Meiß beim Austausch der beschädigten Schieferplatten des Gebäudes am Haltepunkt Schweppenburg am 23.02.2008

beseitigen. Am 23.02.2008 konnten von unseren Mitgliedern Uwe Meiß und Martin Bickenbach die beschädigten Schieferplatten ersetzt werden.

Zum Bereich des Haltepunktes gehören auch die Brücken vor und hinter dem Haltepunkt. Bei diesen müssen die Widerlager frei von Schmutz und Laub geräumt werden.

Der zugehörige Bahnübergang zum Tönissteiner Brunnen bedingt die Reinigung der Gleisrillen und das Reinigen der Ablaufrinnen zum Brohltbach.

Dazu gehört jedes Jahr auch wieder das Rückschneiden der Sträucher und das Auslichten der Bäume am Hang zum Brohltbach, damit die Schweppenburg und die Mosenmühle von den Fahrgästen im Zug



Freischnitt beiderseits des Haltepunktes am 23.02.08. Der gefälltte Baum muss noch zerschnitten werden.

auch gesehen werden. Aber auch der Haltepunkt von der Straße aus erkannt wird.

Text und Fotos: Michael Haubner



Nach der Arbeit am Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen ein Gruppenfoto vor dem SKL am 09.02.2008 v.l.n.r.: Uwe Meiß, Achim Wachtveitl, Frank Bauschmann, Jörg Reichwald, Florian Wittmer

– Man traute sich –

Am 11. Oktober 2008 abends im Lokschuppen bei der Gambrinus-Fahrt blinkte dem Autor etwas glitzerndes ins Auge. Eine geballte Faust tänzelte über den Stehtisch hin und her. Das war die Faust von Kurt Weiland.

Der Autor schaute in das Gesicht, das strahlend lachte, und wieder auf die Hand, die meinem Gesicht

immer wieder näher kam. „Ja, ich habe mich getraut“, meinte Kurt. Ja klar, ging es mir durch den Kopf. Das war ein Ehering, der mir munter entgegenblinkte.

„Nach 18 Jahren haben wir es endlich geschafft“. Man merkte es Kurt sichtlich an, dass er stolz und zufrieden war, mit seiner Rita nunmehr auch verheiratet zu sein. Und

Rita stand wie immer bei der Gambrinus-Fahrt geschäftig hinter dem Tresen und verrichtete ganz unspektakulär die anfallenden Arbeiten.

Verheiratet sind sie seit dem 26. September 2008; gewusst haben es nur wenige – und später mitgeteilt bekommen haben es dann schon mehrere Personen, außer dem Autor. Macht aber nichts, denn so oder so wünschen wir alle dem Hochzeitspaar ein weiteres gutes Gelingen in der zukünftig offiziellen Gemeinsamkeit.

Liebe Rita, lieber Kurt, Euch beiden alles Gute und viel Glück von den Brohltalbahnern.

Michael Baaden



Das Brautpaar

Foto: Michael Baaden

Eisenbahntechnische Prüfung der Infrastruktur

Das Land Rheinland-Pfalz führt die Aufsicht über die NE-Bahnen des Landes, zu denen auch die Brohltalbahn gehört. Die Aufgaben der Aufsicht wurden vom Land dem Eisenbahn-Bundesamt übertragen. Zuständig für uns ist die Außenstelle des EBA in Saarbrücken.

Diese führt im Auftrag des Landes unter der Bezeichnung Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau „Landeseisenbahnverwaltung“ die Prüfung alle 2 Jahre durch.

Geprüft wurde stichprobenweise am 24.04.2008 durch Herrn Hubert Dezes das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Brohltal-Eisenbahn GmbH mit der Strecke Brohl-Engeln sowie im Hafen und Umladebahnhof in Brohl. Bemängelt wurden hauptsächlich die in den letzten Bahnüber-



Bahnübergang km 1,655 – Deutlich zu erkennen der Bewuchs im linken Sichtdreieck. Aufgenommen am 13.03.2008

gangsschauen nicht vollständig abgearbeiteten Mängel. Dies betrifft hauptsächlich die Aufstellung von zusätzlichen Andreaskreuzen links der Wege an den stark befahrenen Straßen. Dazu wurden im Oktober 40 neue Andreaskreuze gekauft, die wir im Winter montieren werden.

Wir haben insgesamt 45 Bahnübergänge, für die Bahnübergangs-Blätter geführt werden.

Dazu gehören BÜ-Lagepläne (Skizzen), die auf den neusten Stand gebracht werden müssen. Begonnen haben wir mit der Berichtigung schon im letzten Jahr und müssen diese im Winter fertig stellen.



Bei der Stahlfachbrücke in km 3,154 am Haltepunkt Schweppenbrunn-Heilbrunn wurde der fehlende durchgehend begehbare seitliche Randweg bemängelt, Aufnahme am 9.2.08

Besondere Begutachtung fand der Bahnübergang in km 1,655 (Foto: unten), da hier durch die Weigerung der Eigentümerin die Sichtfläche nicht freigehalten werden kann. Mehrjährige Versuche die Bäume zu entfernen, fanden noch keinen Erfolg und werden uns weiter beschäftigen. Auch die Straßenverwaltung weigert sich die Fläche frei zu halten, da sie ihr nicht gehört. Nun wurden die Planfeststellungsunterlagen für den Umbau der Kreuzung gesucht und gefunden, was uns aber auch nicht weiter bringt.

Im Umladebahnhof haben wir eine Gleiswaage, für die kein Prüfbuch geführt wird. Denn auch Gleiswaagen sind wie die Ingenieurbauwerke alle 3 Jahre wiederkehrend zu prüfen, und die Prüfung ist zu dokumentieren.

Bei den Stahlfachwerkbrücken in km 1,604 (diese liegt neben dem besonders begutachteten Bahnübergang)

und in km 3,154 am Haltepunkt Schweppenbrunn-Heilbrunn (Foto: unten) wurde der fehlende Dienstweg bemängelt. Dieser soll als Randweg mindestens auf einer Seite des Gleises mit durchgehend begehbarem Sicherheitsraum mit 50 cm Breite und Absturzsicherung erstellt werden, die Unfallverhütungsvorschrift fordert diesen Sicherheitsraum. Die Planung ist

aufgenommen, so dass wir bis Saisonbeginn zumindest eine Brücke mit dem Randweg versehen werden.

Damit können wir auf die wenigen festgestellten Mängel stolz sein, dass der Verein die Brohltalbahn gemeinsam mit der Brohltal-Eisenbahn GmbH mit den gemeinsamen Möglichkeiten auch weiterhin entsprechend den geltenden Bestimmungen für die Betriebssicherheit und Unfallsicherheit erhalten kann.

Die nächste planmäßige Prüfung wurde für das Jahr 2010 angekündigt. Bis zu diesem Termin wollen wir noch ca. 1000 m Gleis erneuern. Vorgesehen ist größere Maßnahme mit 800m im Frühjahr 2009 die Gleiserneuerung um den Dickberg herum bis zum Bahnübergang bei km 10.

Text / Fotos: M. Haubner

Bietergemeinschaft Hunsrückbahn

Zusammen mit der Mittelweserbahn und der Vulkan-Eifel-Bahn hatte sich die Brohltalbahn im Januar 2008 an der Ausschreibung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Hunsrückbahn Boppard-Emmelshausen beteiligt. Diese Nebenbahn ist eine der anspruchvollsten Steilstrecken in Deutschland. Die Höhenunterschiede mit einer Neigung von bis zu 60,9 ‰ wurden bis 1930 mit Zahnradlokomotiven bezwungen.

Unsere Geschäftsführung war (und ist auch heute noch) der Ansicht, dass diese Strecke für unser Porte feuille durchaus geeignet ist, sollte doch im Rahmen der gedachten Arbeitsaufteilung eher der personelle Faktor logistisch auf uns zukommen. Die Hunsrückbahn ist von Brohl aus in erreichbarer Nähe und wäre in finanziell überschaubaren Größenordnungen betrieblich zu gestalten. Mit einer Steilstrecke haben wir Erfahrung. Die Strecke ist 16 km lang, ca. 160.000 Zugkilometer pro Jahr sind zu erbringen.

Zum Ende der Ausschreibung waren drei Bieter im Rennen, welche dann die Firma Rhenus Veniro aus Mainz gewonnen hat. Auffällig daran ist, dass dabei ein Fahrzeug eingesetzt werden soll, was es bisher so noch nicht gibt. Warten wir mal ab, was sich bis Dezember 2009 tut auf diesem Gebiet. Ausgangsbasis soll der Regio Shuttle 1 sein. Eine Steilstreckenausrüstung (Getriebe, Kühlanlage, Bremsen) existiert erst im Entwurf. Auch der zweite Mitbieter, die Firma Hochwaldbahn aus Hermeskeil gab ein Angebot mit drei modifizierten RS 1 ab, die rund 7 Mio. € kosten sollen. Unsere Bietergemeinschaft hatte sich zunächst mit einem konventionellen Betriebskonzept (Lok BR 213 und Silberling-Wagenzug) beteiligt. Im Rahmen einer 20-jährigen Laufzeit hatten wir nach etwa 2-3 Jahren die Neuanschaffung von Lok und

Wagen eingeplant. Ohne unter Zeitdruck stehen zu müssen, hätte man die neuesten Diesel-Generationen mit einem steilstreckenfähigen und einem erprobten Antrieb testen können. Aber auch mit der Dampftechnik lässt sich heute einiges gestalten.... Dieses Angebot wurde vom Besteller (SPNV Zweckverband) ausdrücklich nicht gewünscht, weshalb wir dann ein Angebot mit einer Lok der BR 246 von Bombardier und zwei Personenwagen des Typs Protos aus Dessau abgaben. Ein Prototyp der Lok fährt z. Zt. im Harz auf der Rübelandbahn. Wir bleiben weiterhin der Ansicht, dass das erste Betriebskonzept für eine Steilstrecke ein vernünftiges darstellt.

Von den drei Anbietern lag unser Konzept finanziell wohl hinten an.

Damit muß man bei solchen Gelegenheiten rechnen. Zum Schluß kommt es wohl nur noch auf das Geld an?

Es war aber nicht unser Bestreben, nur das Geld zu wechseln und trotzdem das volle Risiko fahren zu müssen. In seinem Büro sagt der Autor immer, Verluste sollten besser die Anderen machen. Speziell zwischen Andernach und Mayen hatten wir in vergangenen Jahren einiges davon läuten gehört.

So ist es schade, dass unsere Bietergemeinschaft den Zuschlag nicht erhalten hat. Wir hatten uns zugeutraut, eine interessante und touristisch ausbaubare Leistung zu erbringen. Dazu hätten wir einige Ideen gehabt. Und diese Idee haben wir immer noch.

Michael Baaden



Dampflok-Sonderzug auf der Steilrampe oberhalb von Boppard auf der Fahrt nach Emmelshausen
(Foto: Andreas Wildeman)



Dampflok-Sonderzug auf dem Hubertus-Viadukt auf der Rückfahrt von Emmelshausen nach Boppard
(Foto: Andreas Wildeman)

Arbeitskreistreffen

Am 15. August 2008 trafen sich seit langer Zeit mal wieder die Arbeitskreise, um auch zu zeigen, dass es sie noch wirklich gibt. Zugleich sollten die Arbeitskreisleiter neu gewählt werden, um der vereinsinternen Demokratie ihr Recht zu zollen. Die Arbeitskreisleiter stimmen im IBS-Vorstand mit.

Auch arbeitskreisinterne Angelegenheiten, neue Erkenntnisse, Veränderungen, Gepflogenheiten wurden debattiert und / oder beschlossen. Auch konnten wir erstmals die neuen jungen Kollegen begrüßen, die erst seit ca. zwei Jahren dabei sind. Allmählich ging das Treffen in den einmal im Jahr üblichen Grillabend über, der von den "immer denselben Kollegen" wieder gut vorbereitet war. Leider war es an diesem Abend recht kühl, wie so oft in diesem Jahr, aber die meisten hielten auf dem Kurt-Weiland-Platz bis ca. 23.00 Uhr aus. Leider waren nicht so viele Aktive anwesend, wie sie sonst im Betrieb stehen.

Die Arbeitskreisleiter-Wahlen gingen wie folgt aus:

Arbeitskreis Oberbau:

Frank Muth (ca. 15 Personen)

Arbeitskreis Fahrdienst:

Manfred Theisen (ca. 15 Personen)

Arbeitskreis Werkstatt:

Thomas Bickenbach (ca. 10 Personen)

Arbeitskreis Presse-Öffentlichkeitsarb.:

Karsten Friedrichs (ca. 5 Personen)

Arbeitskreis Archiv:

Andreas Wildeman (ca. 2 Personen)

Interessant ist, dass der Arbeitskreis Oberbau sich voll aktiv zeigte, deuteten in den letzten Jahren doch einige Anzeichen auf eine Auflösung hin bei nur 3-4 Mitarbeitern.

Die Angehörigkeit der Aktiven zu den einzelnen Arbeitskreisen ist oft fließend und ergibt sich dann situations- bzw. projektbezogen, je nach dem, welche Arbeit eilig oder für den Einzelnen wichtig/interessant erscheint. Die IBS kann aufgrund der Mitarbeiterzahlen nicht so aus dem Vollen schöpfen, wie das manche Vereine in England können. Der

Autor will jedoch nicht klagen, insgesamt gesehen sind wir ganz gut dran. Die Vereine aus unserer Umgebung haben deutlich weniger Mitarbeiter, relativ gesehen aber mehr Aktive. Das liegt in der Natur der Sache.

Auf der anderen Seite muß gefragt werden, wer fährt öfter als die Brohltalbahn? Als vielfältige Schmalspurbahn haben wir einen daraus resultierenden größeren Unterstützerkreis in Form von aktiven und passiven Vereinsmitgliedern.

Das ist doch schön! Aber ein paar Aktive mehr könnten es doch sein. Unsere Projekte werden immer mehr bzw. größer sein, als wir tatsächlich durchziehen können.

Auch unsere Festangestellten sollten sich einem Arbeitskreis angehörig fühlen, das ist wohl nicht so bekannt? Manche kamen erst zum späteren Grillabend. Hier sollte keine Kluft zu den Ehrenamtlichen entstehen.

Michael Baaden

Horst Meyer verstorben

Mit großer Trauer mussten wir Ende September erfahren, dass Horst Meyer am 20.09.2008 im Alter von 74 Jahren nach langer Krankheit verstorben ist. Als begeisterter Eisenbahnfreund war er nicht nur im Kölner Raum bekannt. Horst Meyer kannte ich von den Freunden der Feldbahn- und Werksbahnsammlungen um Köln herum, bei denen er frühzeitig mitwirkte.

Lange Zeit bewahrte Horst einen großen Teil der Sammlung um seine Wohnung herum auf, bis man ins ehemalige Bahnbetriebswerk Köln-Nippes umziehen konnte. Horst war Gründungsmitglied vom Rheinischen Industriebahn-Museum (RIM) in Köln-Nippes und die letzten Jahre bis zu seinem Tode dessen 1. Vorsitzender.

Schon 1988 zum 1. Bahnfest im Brohltal kam er mit den Feldbah-

nern nach Burgbrohl und fuhr dort mit der Feldbahn auf mitgebrachten Gleisen als Bereicherung zu unserer Veranstaltung hin und her.

Da er sehr an der Brohltalbahn hing, übernahm Horst Meyer nach Bernd Düpper bei uns im Brohltal die Rolle

des Nikolaus während der Nikolausfahrten. Als das RIM in Köln-Nippes eigene Nikolausfeiern im Museum veranstaltete, konnte er dieses Amt bei uns nicht mehr ausführen.

Aber er ließ es sich nicht nehmen, jedes Jahr zu Weihnachten bei unserer Weihnachtsfahrt am 2. Feier-



Horst Meyer während der Weihnachtsfahrt mit seinen Engeln im Vulkan-Expreß am 26.12.2006.

tag als Weihnachtsmann die Fahrgäste zu erfreuen, zu denen er auch immer seine Weihnachtsengel mitbrachte.

Auch brachte uns Horst Meyer den Advents- und Weihnachtsschmuck für die Lokomotiven mit, den wir immer noch verwenden.

Michael Haubner