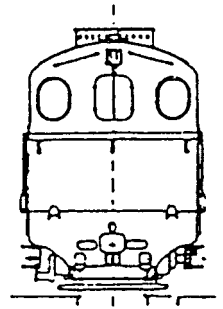


Die Brohltalbahn



Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

21. Jahrgang
II + III / 2009

Endlich in Brohl angekommen



Nach vielen Irrungen und Wirrungen traf am 29. Januar 2009 endlich die Mallet-Dampfok E 168 aus Portugal per Straßen-Tieflader in Brohl ein. Mehr dazu in dieser Ausgabe.

IMPRESSUM:

Herausgeber:

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.
 Sitz: Brohl-Lützing/Rhein
 Geschäftsstelle: Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen
 Tel. 0 26 36 / 8 03 03; Fax 02636 / 8 01 46
 Internet-Adresse: www.vulkan-express.de
 e-mail: buero@vulkan-express.de

Verantwortlicher Redakteur:

Karsten Friedrichs, Kastanienweg 39, 53604 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

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
 Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
 Günter Haslbeck, Tegernheim
 Michael Haubner, Koblenz
 Gerhard Karl, Mainz
 Hans-Josef Merzbach, Bonn
 Günther Steinhauer, Dortmund
 Volkhard Stern, Bonn
 Manfred Theisen, Plaidt
 Achim Wachtveitl, Niederlützingen
 Andreas Wildeman, Bad Breisig
 Ortwin Wildeman, Bonn

Mit Fotos aus dem Internet unterstützten uns:

Henning Gothe
 Gerd Hake
 Dave Rowland
 Michael Wolff

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. 413195
 Spenden: Kto.-Nr. 518 548

Satzherstellung und Druckabwicklung:

typeservice – von der Idee zum Druck
 Eschenbachstr. 29, 50739 Köln
 Tel. 02 21 / 3 56 71 27 ; Fax 02 21 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ erscheint Anfang Oktober 2009. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn“ IV/2009 ist der 31. Juli 2009.
 Berichte bitte als Word-Dokument, Papierfotos Format 10x15 cm glänzend bzw. Digital-Fotos (mind. 300dpi) per e-mail, mit Anschrift des Autors, bis zum Redaktionsschluß an die Redaktion erbeten.

Titelfoto: Lok E 168 nach dem Abladen in Brohl
 Foto: Michael Wolff

INHALT:

Impressum 2
 Auf ein Wort 3
 Mallet-Dampflok in Brohl eingetroffen 4/5
 Lok V & VI im Doppelpack 6
 Abschied 7
 Im Alter von 11 Jahren 7
 Tönissteiner spendet für 11sm 8
 Besuch von 52 6106 8
 Rangiereinsatz bei der TDR 9
 Neues Angebot für Kinder im Bf. Engeln 9
 Bericht des Schatzmeisters. 10
 Gleisinstandsetzungsarbeiten am Dickberg 11-13
 Rückblick 14
 Hervorragende Außenwirkung? 15
 Einmal die Arbeitskleidung getauscht 16
 Tag des offenen Denkmals..... 16
 Tarnung 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

- 22.08. **Sommernachtsfahrt:** Abendfahrt mit dem „Vulkan-Expreß“ um 19:00 Uhr ab Brohl/Rhein nach Engeln. Anschließend findet im dortigen Bahnhof ein deftiges Eifeler Abendessen mit Musik statt. Gegen 01:40 Uhr trifft unser Nostalgiezug dann in Brohl/Rhein wieder ein.
- 05.09. **Westernabendfahrt:** Abfahrt um 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. 01:30 Uhr.
- 03.+ 04.10. **Scheunenfest** im Kahlenbergerhof in Burgbrohl. Mit dem Zug direkt zum Hof (Sonderhaltepunkt) mit Streichelzoo, Traktorausstellung, Apfelexpress.
- 10.+ 17.10. **Gambrinus-Fahrten:** Abfahrt 14.10 Uhr ab Brohl/Rhein nach Engeln. Möglichkeit an einer geführten Wanderung bis Oberzissen. Nach Ankunft in Brohl im Lokschuppen deftiges Spanferkelessen mit Freibier vom Fass, alkoholfreien Getränken und musikalischer Unterhaltung bis Mitternacht.
- 24.10. **Almabtrieb** am Bahnhof Engeln. Abendfahrt zum rustikalen Lunchbuffet im Bf. Engeln, dort Live-Musik und Tanz. Abfahrt: 19:00 in Brohl/Rhein, Rückkunft ca. 01:30 Uhr

Auf ein Wort

Liebe Leserin, lieber Leser,

20 Jahre lang war Ortwin Wildeman für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in der IBS aktiv, und seine Tätigkeit auf diesem Gebiet hat zum heutigen hohen Bekanntheitsgrad des Vulkan-Expreß wesentlich beigetragen. Nicht nur seine zahlreichen Kontakte zu Presse, Rundfunk und Fernsehen, sondern auch die Attraktivität der von ihm maßgeblich gestalteten Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“ haben die Popularität unserer Eisenbahn weiter gesteigert.

Doch wie fing alles an? Zwei Jahre nach der Gründung der IBS im Jahr 1987 hatte Ortwin die Redaktionsarbeit von Eberhard Neuhausen übernommen und begann damit, den Bekanntheitsgrad des Vulkan-Expreß auf eine breitere Basis zu stellen. Die Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“ hieß damals noch „IBS-Kurier“ und gewann einen immer größeren Leserkreis. Neben der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und dem Zusammenstellen von Berichten über unsere schöne Schmalspurbahn und ihre Streckenabschnitte sowie die umgebende Landschaft wurde er in den Anfangsjahren zusätzlich am Wochenende auch noch beim Herrichten der Bahnanlagen in Brohl und ihrem Umfeld gefordert. Es gab immer etwas zu tun, wie z. B. das Säubern und Aufräumen der Werkstatt oder das Sortieren des übernommenen Magazinmaterials (u.a. Schrauben in leere Marmeladengläser füllen!).

Als der Autor Ortwin im Juni 1991 beim Bahnfest anlässlich des 90-jährigen Bestehens der Brohltalbahn näher kennen lernte, war er schon ein alter Hase in der Öffentlichkeitsarbeit. Aber nicht nur der Vulkan-Expreß hatte es ihm angetan; schon vor der IBS-Gründung waren besonders die Schmalspurbahnen in der Schweiz Objekte für eine Unzahl von Fotos und Filmen. Sein Arbeitszimmer zu Hause ist bis

unter die Decke vollgestopft mit diesem Material sowie Eisenbahnliteratur und historischen Unterlagen über die Brohltalbahn. Vieles harret noch der Veröffentlichung.

Die nachhaltige und zeitaufwändige Versorgung der Medien, Journalisten, Bahnhöfe, Info-Büros, Hotels, Geschäfte, Agenturen usw. im Raum Bonn mit Fahrplänen und Veranstaltungshinweisen des Vulkan-Expreß war und ist für Ortwin eine Herzensangelegenheit. Es wäre gut, wenn sich nun andere finden würden, welche die Kartons mit diesen Unterlagen zu den genannten Zielen im Bonner Raum bringen könnten.

Für die Erstellung der Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“ hat ihm in den letzten Jahren der PC mit einer entsprechenden Software die Arbeit sehr erleichtert. Wenn die Textbeiträge im geforderten Format vorliegen, wird die Redaktionsarbeit nochmals vereinfacht. Die gute Zusammenarbeit mit Paul Barfuhs, welcher für die Satzherstellung und den Druck verantwortlich zeichnet, tut ein übriges.

Die von Ortwin vor etlichen Jahren als Spende erhaltenen und von ihm mit einer Aufhängevorrichtung versehenen Metall-Großrahmen, auf welchen für die Brohltalbahn bei öffentlichen Veranstaltungen (z. B. mit Info-Stand) geworben wird, haben die vielen Auf- und Abbauvorgänge bisher gut überstanden.

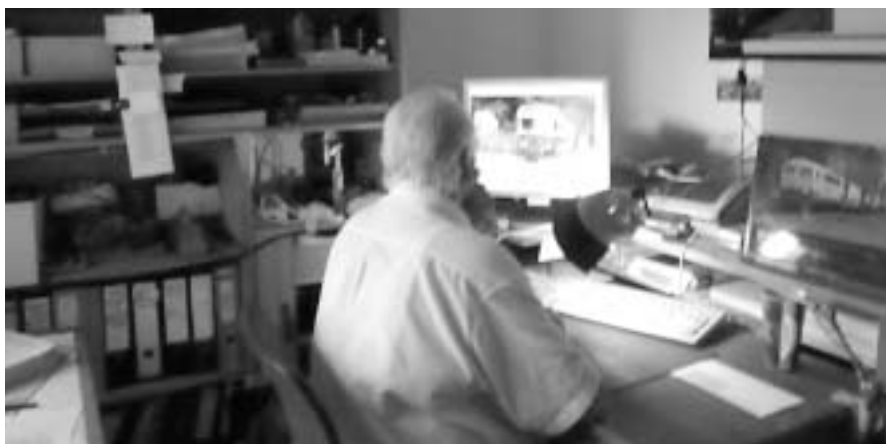
Nun hat unser Senior im Vorstand verkündet, dass er im Alter von fast 82 Jahren auch aus gesundheitlichen Gründen kürzer treten und die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in andere Hände legen möchte. Der Autor und Rolf Präuner als sein Stellvertreter werden versuchen, seine große Fußstapfen gemeinsam auszufüllen, wobei wir von Ortwin noch gern viele Beiträge mit Fotos aus seinem reichen Fundus in unserer Zeitung veröffentlichen möchten.

Damit diese wichtige Publikation, auch künftig lesenswert bleibt, ergeht hiermit die Bitte des Autors an alle, in Form von Textbeiträgen und Bildern von unserer Brohltalbahn auf Schmal- und Normalspur sowie verwandten Themen zu berichten. Besonders die Insider und Aktiven meinen oft, dass es nichts Besonderes zu vermelden gäbe, was aber für diejenigen, welche nicht so nah am Geschehen teilnehmen, durchaus wissenswert ist.

Die primäre Aufgabe unserer Zeitung ist es auch in Zukunft, alle die zu informieren und zu unterhalten, welche nicht „vor Ort“ sind und gern wissen möchten, was im Verein und seinem Umfeld vor sich geht.

Leider haben sich einige Beiträge verzögert, so dass nun die Ausgaben II und III/2009 als Doppelheft zusammengefasst sind. Viel Spaß beim Schmökern wünscht

Karsten Friedrichs



Ortwins Welt:: Der Redakteur an seinem Arbeitsplatz.

Foto: Wildeman

Mallet-Dampflok E 168 aus Portugal in Brohl eingetroffen.

Am 21.01.2009 war es endlich so weit: Neben unserer 11sm ist nun eine weitere Lokomotive dieser Bauart und Spurweite bei uns.

In Portugal waren bis Ende der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts noch mehrere Mallet-Loks der Bauart B´Bn4vt und (1B)´Cn4vt der Minho e Douro-Gesellschaft in der Region Porto und auf den vom Dourotal abzweigenden Seitentalstrecken in Betrieb gewesen. In den Jahren 1905 bis 1914 lieferte Henschel mehr als 20 Maschinen dieser Bauarten für Meterspur, die sich sehr gut bewährten.

Die Dourotalstrecke von Porto nach Pocinho ist in 1668mm-Breitspur ausgeführt, während die von Régua, Tua und Pocinho ausgehenden Seitentalstrecken eine Spurweite von 1000mm aufweisen. Diese Strecken sind mittlerweile fast alle stillgelegt worden, kürzlich die Verbindung von Tua nach Mirandela wegen eines Unfalls (miserabler Gleiszustand), und diese wird trotz öffentlicher Proteste wohl nicht mehr in Betrieb gehen.

Die dampfbetriebenen Vorortbahnen von Porto sind teilweise in das



Da sah sie schon fast so aus wie zur Zeit: E 168 in Tua im Mai 1992

Foto: Dave Rowland

elektrisch betriebene Metro-System integriert bzw. stillgelegt worden. Offensichtlich taten einige dieser Mallets danach Dienst auf den von Régua, Tua und Pocinho ausgehenden Meterspurstrecken. Die Linie von Pocinho nach Duas Igrejas ist schon länger nicht mehr in Betrieb, von Régua in Richtung Chaves besteht nur noch bis Vila Real Schienenverkehr.

Glücklicherweise wurden etliche dieser historisch so wichtigen Maschinen nicht verschrottet, sondern sind bzw. waren an verschiedenen

Standorten im Dourotal geschützt oder im Freien abgestellt. Bereits 1992 erwarb der Verein „La Traction“, welcher auf der „Chemins de Fer du Jura“ in der Westschweiz einen Museumsbahnbetrieb durchführt, je eine Mallet-Lok der Bauart (1B)´Cn4vt und B´Bn4vt und ließ sie in Meiningen aufarbeiten. Ein Besuch lohnt sich, um einen Eindruck von dieser Baureihe zu erhalten.

Nachdem abzusehen war, dass für die Inbetriebnahme der 11sm eine realistische Chance bestand, wurde im August 2006 im Vorstand im Hinblick auf einen kontinuierlich durchzuführenden Dampfbetrieb der Erwerb einer zweiten Lokomotive dieser Bauart in Erwägung gezogen.

Da noch mehrere Mallets in Portugal vorhanden waren, fuhr dann Anfang 2007 ein Team der IBS dorthin, um den Zustand der Loks näher in Augenschein zu nehmen und um eine Vorentscheidung treffen zu können.

Es wurde dann die Lok E 168 der Bauart B´Bn4vt, die in einem Schuppen in Pocinho abgestellt war, als bestgeeignete Maschine ausgewählt. In Nachverhandlungen mit der CP wurde ein günstiger Preis erreicht, so dass der Kauf beschlossen werden konnte.



Einsatz im Vorortverkehr: Lok E 168 im Depot in Porto im März 1972

Foto: Günter Haslbeck



Abladen vom Straßentiefelader in Brohl am 29.01.09

Foto: K. Friedrichs

Obwohl dann die Zahlung schon im April 2007 erfolgte, sollten noch fast zwei Jahre ins Land gehen, bis das gute Stück endlich in Brohl eintraf. Hauptgründe für die Verspätung war die Inkompetenz des erstbeauftragten Spediteurs sowie das langwierige und komplizierte Genehmigungsverfahren für den Schwertransport über Land durch Portugal, Spanien und Frankreich.

Schlussendlich konnte der zweite Spediteur, die Fa. Hack aus Neuwied, die Probleme überwinden und am 21.01.09 die Fracht mit wegen der Transporthöhe demontiertem Führerhaus und Schornstein



Kommen und gehen: Lok E 168 nach dem Abladen und Lok VI vor dem Abtransport .

Foto: K. Friedrichs



Warten auf bessere Zeiten: E 168 im Schuppen in Brohl

Foto: K. Friedrichs

sicher nach Brohl bringen.

Der optisch nicht sehr ansprechende äußere Zustand bei der Anlieferung sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich Rahmen, Fahrwerk und Dampfmaschine der E 168 nach ersten Eindrücken in besserem Zustand als bei der 11sm befinden. Nach über 20 Jahren Standzeit ließ sich die Maschine incl. Schiebern und Kolbenstangen noch leicht bewegen!

Aufgrund der Situation, dass noch nicht einmal für die 11sm die Aufarbeitungskosten gedeckt sind, ist an eine Inbetriebnahme der E 168 in den nächsten Jahren nicht zu denken. Trotzdem ist es sinnvoll, lang-

fristig eine bauartgleiche Ersatzlok für die 11sm mit ähnlicher Leistung in der Planung zu haben, denn mit nur einer Dampflok ist auf Dauer ein kontinuierlicher Dampfbetrieb im Brohltal nicht realisierbar. Man denke nur an Auswasch- und Reparaturtage, die dann mit einer Reservelok einen planmäßigen Dampfbetrieb weiter möglich machen.

Wir können froh sein, dass es gelungen ist, eine solche Rarität noch erwerben zu können. Es wird interessant sein, zu verfolgen, was mit den restlichen Mallets in Portugal noch geschehen wird.

Karsten Friedrichs

Lok V & VI im Doppelpack

Nun heißt es Abschied nehmen von unseren Dampfloks V und VI, die den Dampfbetrieb im Brohltal in den neunziger Jahren bis kurz nach der Jahrtausendwende geprägt haben.

Zur Erinnerung: Im Januar 1990 konnten wir die erste der polnischen Meterspurloks vom Typ Px 48 in Empfang nehmen. Lok V – korrekt ins Nummerierungsschema der Brohltalbahn-Dampfloks eingereiht – ging als erste in Be-



Eine der seltenen Gelegenheiten, beide Pxen in Doppeltraktion zu erleben: Lok V und VI vor der Abfahrt in Brohl am 27.07.97



Mit Volldampf in die Steigung am 27.07.97

trieb und war auch am Schluss bis 2001/2002 noch zuverlässig unterwegs.

Mit Lok VI gab es mehr Probleme. Trotzdem ergänzten beide Maschinen den Fuhrpark im Brohltal sinnvoll und sorgten für das, was das Publikum erwartete – nämlich dampfbespannte Züge.

Nur selten gab es Gelegenheit, beide Maschinen im Doppelpack – also mit Vorspannlok – vor dem Vulkan-Express zu erleben.

Der 27. Juli 1997 war solch ein Tag, damals entstanden die Bilder in Brohl und Niederzissen.

Text und Fotos: **Volkhard Stern**

Randbemerkung

Der Kauf dieser beiden Maschinen war damals die richtige Entscheidung, um wieder Dampf im Brohltal zu realisieren. Allerdings erforderten die nur 25t Reibungsgewicht bei Fahrten bis Oberzissen bei mehr als 4-5 Wagen Diesel-Nachschub oder, wie auf den Fotos zu sehen, Doppeltraktion.

Die 48t der 11sm und die etwas leichtere E 168 werden dann künftig wesentlich höheren Anforderungen gerecht.

Karsten Friedrichs



Am gleichen Tag am BÜ in Niederzissen

Abschied

Im März 2009 gingen Lok VI und der Rest (ohne Kessel) von Lok V auf die Reise zur MaLoWa nach Klostermansfeld. Der Kessel von Lok V war schon längere Zeit dort und sollte ursprünglich repariert wieder in Brohl angeliefert werden. Mitent-

scheidend für den Entschluss, Lok V nicht mit einem reparierten Kessel zu komplettieren, sondern Lok 11sm in Klostermansfeld aufarbeiten zu lassen, war das Angebot von MaLoWa, beide Px 48 in Zahlung zu nehmen.

Dadurch reduzierte sich der finanzielle Aufwand für die Aufarbei-

tung der 11sm erheblich. Somit begleiteten die Brohltalbahner die Verladung und den Abtransport mit einem lachenden und einem weinenden Auge.

Wenn alles klappt, wird es aber 2010 wieder im Brohltal dampfen, dann mit unserer 11sm.

Karsten Friedrichs



Bild links u. oben: Verladen von Lok VI und dem Rest von Lok V mit dem Belotti-Gerät am 25.03.09. Fotos: Hans- Josef Merzbach



Die letzten Meter auf der Brohltalbahn mit D 2 am 26.03.09. Foto: Achim Wachtveitl



Am gleichen Tag beginnt die Reise nach Klostermansfeld rmit D 9. Foto: Achim Wachtveitl

Im Alter von 11 Jahren

Zur Zeit hat die Brohltalbahn wieder einen ganz jungen Mitarbeiter, der schon einige Monate in unserem Verkaufsdienst tätig ist. Marcel Wachtveitl ist seit 11 Jahren der Sohn unseres Aktiven Achim Wachtveitl aus Niederlützingen.

Marcel sieht die Arbeit, die notwendig ist, um unsere Fahrgäste gut zu bedienen. Er kann hier und da schon voll anpacken und richtig mitmachen. Z.B. schiebt er den Getränkewagen mit durch den Zug und reicht den Gästen die Flaschen

an. Auch kassieren traut er sich schon mal zu. Die Kundenansprache wird demnächst wohl kommen, aber dazu hat er noch ein bisschen Zeit. Wir sollten es ihm ordentlich vormachen, damit er es nachmachen und üben kann.

So kam beispielsweise auch Jeffrey Dhillon aus Brohl im Jahr 2001 als 10-Jähriger zu uns. Und was ist mittlerweile aus ihm geworden?! Wir können froh sein, ihn in unseren Reihen zu haben, meint der Chronist.

Vielseitig interessiert und überall gut zu gebrauchen, mit eigenen Ideen bringt er sich in unseren Betrieb ein, egal ob im Verkaufsdienst, Fahrdienst oder in der Werkstatt.

Er ist immer nett und freundlich und hat keine Angst vor einer Arbeit. Auch bei den Fahrgästen kommt Jeffrey gut an und weiß mit ihnen umzugehen. Zwischenzeitlich hat er bei der DB angefangen und lässt sich als Lokführer ausbilden.

In dieser Altersgruppe scheinen wohl gute Grundlagen für ehrenamtliche Aktivitäten gelegt werden zu können.

Michael Baaden

TÖNISSTEINER

SPENDET FÜR 11SM

Seit November 2008 befindet sich unsere Mallet-Lok 11SM im Eisenbahnausbesserungswerk Klostermansfeld bei Halle in der Aufarbeitung.

Um diese Restaurierung zu unterstützen und gleichzeitig ihre Verbundenheit zur Schmalspurbahn im Brohltal zu bekunden, überreichten die geschäftsführenden Gesellschafter des Privatbrunnens Tönissteiner Sprudel, Klaus Körner und Tilmann Kerstiens, zu Beginn einer kleinen Feierstunde einen Scheck über 5.000 Euro an die Vorsitzenden der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn Joachim Hillenbrand und Stephan Pauly.

Wie Joachim Hillenbrand erklärte, hofft man, dass Ostern 2010, zum 175jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland, die Lok wieder auf den heimischen Gleisen rollen kann, denn auch im Brohltal wird dieses Ereignis gebührend gefeiert werden.

Die Spender zeigten sich sehr interessiert über den von uns mit der Fa. MaLoWa vereinbarten Arbeitsplan der einzelnen Sanierungsschritte. Zugleich zeigte man sich

Besuch von 52 6106

Am 11.04.2009 hatte die Brohltalbahn Besuch von einer alten Bekannten: 52 6106 der Vulkan-Eifel-Bahn war mit einem Sonderzug zu Gast.

Während die Fahrgäste nach dem Umsteigen auf Schmalspur mit einem langen Zug unter Führung der mittlerweile recht zuverlässigen D5 weiter in Richtung Engeln unterwegs waren, wurden im Umladebahnhof die Wasservorräte der 52er ergänzt.

Text und Foto: **Karsten Friedrichs**



Als kleines Dankeschön für die großzügige Spende überreichen Stephan Pauly und Joachim Hillenbrand den Herren K. Körner (links) und T. Kerstiens u. a. eine nostalgische Aktie der Brohltalbahn.
Foto: K. Friedrichs

tief beeindruckt vom Umfang aber auch vom Kostenrahmen einer solch grundlegenden Aufarbeitung. Die IBS freut es, daß wieder ein heimischer Betrieb (auch Lieferant der Brohltalbahn) sich unserem außerordentlichen Projekt einer Heimatinitiative etwas anderer Art verbunden fühlt.

So wie das Mineralwasser gehört auch die Brohltalbahn zur Kultur des Brohltals dazu.

Die Herren der Fa. Tönissteiner erkannten ausdrücklich die Leistungen der IBS zur Erhaltung der Brohltalbahn an, sei es auf touristischem

oder auch auf ideellem Gebiet. Und 13 Vollarbeitsplätze bietet unsere Betriebs-GmbH mittlerweile auch.

Stephan Pauly dankte herzlich den Sponsoren für ihre Großzügigkeit. Er äußerte auch den etwas frommen Wunsch nach weiteren edlen Unterstützern mit diesen Spendenhöhen. Bisher sind rund 70% der Investition gesichert. Zur Anerkennung Ihrer Spende bekamen die Herren eine Urkunde und die Zuwendungsbescheinigung überreicht sowie den Beifall der anwesenden IBS-Mitglieder.

Michael Baaden



Rangiereinsatz bei der TDR im Betriebswerk Koblenz-Mosel

Seit der Betriebsaufnahme der TDR (Transregio Deutsche Regionalbahn) mit dem Mittelrheinexpress auf der linken Rheinstrecke zwischen Köln - Koblenz - Mainz ist auch der Betriebshof für die Wartung der neuen Elektrotriebwagen Baureihe 460 (Typ Desiro MainLine von Siemens) in Koblenz-Mosel in Betrieb.

Da die Zuführungsgleise in die Werkstatthalle nicht mit Fahrdrabt überspannt sind, ist für den Verschiebung der Fahrzeuge eine Diesellokomotive nötig. Hierfür ist von den Vorwohle Emmentaler Verkehrsbetrieben (VEV) eine Kleinlok vom Typ Köf II, ex DB BR 323, angemietet worden.

Zur Bedienung dieser Lok ist von der TDR Personal von der Brohltalbahn Betriebsgesellschaft von Dezember bis Ende März angemietet worden.

Von einem Abstellgleis der DB im Gbf. Koblenz-Mosel werden die Triebwagen mit der Kleinlok auf das Betriebsgelände der TDR geschoben und nach einer Sägefahrt in die Werkstatthalle gefahren, beziehungsweise von dort wieder zurück unter den Fahrdrabt auf die DB-Gleise rangiert.

In einer weiteren Ausbaustufe werden die Zuführungsgleise auf dem BW-Gelände noch mit Fahrdrabt überspannt, so daß die Triebwagen dann selbständig in das Gelände einfahren können und dann nur noch für die Einfahrt in die Werkstatthalle fremde Hilfe benötigen.

Text u. Foto: **Andreas Wildeman**



Der Bahnhof Engeln hat ein neues Angebot für Kinder

Pünktlich zum Saisonbeginn des Vulkan-Express, der planmäßig an Ostern startete, konnten Bürgermeister Johannes Bell, Carlos Engbert, der Pächter der Royals Vulkanstube, sowie Gaby Wulff und Klaus Hilger von der Verbandsgemeindeverwaltung Brohltal ein neues Spielgerät in Betrieb nehmen.

Der neue Tummelplatz für die kleinen Besucher des Bahnhofs befindet sich in der Verlängerung des Bahnhofsanbaus. Die Spiellandschaft „Rosenburg“ aus Douglasienholz besteht aus einem Sechseck-Turm mit Podest.

Die Kinder können dieses Podest auf verschiedenen Varianten erreichen. So steht ein schräger Netzaufgang, ein Schrägaufgang mit Hangelseil sowie eine Treppe mit zwei Handläufen zur Verfügung. Kletterhungrige Kinder erreichen das Po-

dest über eine Freeclimbingwand oder über einen Sprossenaufgang mit Hartholzsprossen.

Das neue Spielgerät ist eine Bereicherung des touristischen Angebotes am Bahnhof Engeln. Viele Familien besuchen den Bahnhof oder fahren mit unserem Vulkan-Express dorthin. Nach der Bergfahrt freuen sich die Gäste des Zuges auf eine Pause an der Endstation der Brohltalbahn.

Die Eltern können sich in Ruhe dort verwöhnen lassen, während die Kinder sich mit der neuen Spiellandschaft vergnügen. Weiterhin ist der Geo-Spielgarten ein beliebter Anlaufpunkt für die kleinen Gäste des Bahnhofs.

Darüber hinaus wurden für die Saison im Bahnhofsanbau jetzt auch weitere Verbesserungen vorgenommen. Innenjalousien sind als

Sonnenschutz einbaut worden und ermöglichen bei Bedarf ein Verdunkeln. Dadurch kommen zukünftig Multimedia-Vorführungen besser zur Geltung.

Die Brohltaler Eisenbahner laden alle Reisenden und Mitglieder ein, dieses neue Spielgerät in Engeln mit ihren Kindern selbst zu erkunden.

Michael Haubner



Die neue Spiellandschaft

Foto: Michael Haubner

Bericht des Schatzmeisters Neue Mitglieder der IBS

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

Rainer Diederichs,
Mülheim-Kärlich
Rosemarie Diederichs,
Mülheim-Kärlich
Ramona Diederichs,
Mülheim-Kärlich
Andreas Diederichs,
Mülheim-Kärlich
Ralf Zavelberg, Rheinbach

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

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bis zum 31.03.2009 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 176.642,-

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 Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31.03.2009:

Manfred Hirzmann,
Unkel-Heister

Christel Lenzgen,
Niederzissen

Rolf Kleine, Bonn

Werner Bierbrauer,
Andernach-Kell

Klaus Körner, Bad Breisig

Privatbrunnen
Tönissteiner Sprudel
Dr. C. Kerstiens GmbH,
Brohl-Lützing

Jürgen Burkard, Heimersheim

Herta Reiss, Köln

Rolf Sonnenberg, Koblenz

Bernd Jäger, Rodgau

Wolfgang Schmitz, Bad Honnef

Johann Lippl, Köln

Hartwig Maassen, Bonn

Jörg Seidel, Bergisch Gladbach

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Anton Lankes, Bonn

Ernst Krusemarck, Troisdorf

Michael Wildt, Münster

Erich-Joachim Günter,
Meckenheim

Michael Baaden,
Ransbach-Baumbach

typeservice, Köln

Thomas Jossen, Rheinbreitbach

Karsten Friedrichs, Bad Honnef

Julius Bau, Köln

Bernd Käufer, Bonn

Alex Klein, Burgbrohl

Hans Josef Merzbach, Bonn

Hans Joachim Boltersdorf,
Brohl-Lützing



Der Patient ohne Kessel in der Loklinik Klostermansfeld im Februar 2009. Der Zustand auf dem Foto ist bei Redaktionsschluss noch aktuell, da die Lok auf den Kessel aus Pila wartet. Foto: Günther Steinhauer

Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn

Norbert Diederichs, Brohl-Lützing

Rudolf Gesell, Andernach

Joachim Kluthausen, Bonn

Hans Willkommfeld, Sande

Michael Haubner, Koblenz

VW

Entfallteiledienst Gutsche GmbH,
Bonn

Dr. Ulrich Hauth, Koblenz

Ulrich Graffmann, Bonn

Dr. Peter Porz

Unsere 11sm wurde zwischenzeitlich bei der MaLoWa in Arbeit genommen. Der Kessel wurde demonstert und nach Polen zum AW Pila gebracht, wo ein Neubaukessel entstehen wird.

Der alte Kessel dient als Basis für die Erstellung der Zeichnungen für den Neubaukessel. Erst nach Genehmigung der zeichnerischen Unterlagen durch den bestellten Kesselprüfer kann mit dem Neubau begonnen werden. Bei Redaktionsschluss war die Zeichnungserstellung noch nicht abgeschlossen, so dass sich ein kritischer Terminpfad durch die Bauzeit des Kessels ergibt.

Die Aufarbeitung der anderen Lokbaugruppen wird zeitlich so erfolgen, dass der Kessel nach seiner Fertigstellung dann auf den überarbeiteten Rahmen montiert werden kann.

Der alte Kessel kommt nach Brohl zurück und soll dann als Anschauungsobjekt aufgestellt werden.

Die IBS bedankt sich bei allen Spendern für ihre Unterstützung. Wir benötigen aber nach wie vor Ihre Mithilfe, um die Aufarbeitung finanziell abdecken zu können.

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

Tobias Baaden

Dringliche Gleis-Instandsetzungsarbeiten am Dicktberg

Auf unserem Erneuerungsprogramm für die Brohltalbahn-Gleisanlagen stand schon lange der Bereich um den Dicktberg von km 0,150 bis 0,940. Angedacht war die Erneuerung in zwei Teilabschnitten. Zuerst sollten 560m bis km 0,710 und zu einem späteren Zeitpunkt die restlichen 240m instandgesetzt werden. Der erste Abschnitt sollte nach mehrmaligen Zeitverschiebungen nach den Sanierungen der beiden großen Viadukte im Winter 2008/2009 ausgeführt werden. Wegen des sehr schlechten Zustandes und des immer wieder verschobenen Beginns wurde nach einer Besichtigung im Sommer 2008 mit unserem Eisenbahnbetriebsleiter beschlossen, diesen Streckenabschnitt in einer Baumaßnahme zu erneuern. Bereits ab dem 21.08.2005 ist die Höchstgeschwindigkeit in diesem Abschnitt wegen Oberbaumängeln auf 10 km/h herabgesetzt.

Die Schwellen, überwiegend im Bogenbereich, haben ihre Nutzungszeit bereits lange überschrit-

ten. Dazu kommen die extremen Abnutzungserscheinungen der Außenschiene im Bogen und die Abwalzung der gegenüberliegenden Innenschiene. Die Schienen der Form 6 haben überwiegend eine Liegedauer von 70 bis 80 Jahren erreicht. Die Schwellen, sofern sie preußischer Bauart sind, ebenso. Die in den 70er Jahren getauschten Schwellen gegen solche badischer Bauart haben kaum noch Klemmwirkung zur Schiene.

Mehrere Gleisverbesserungsarbeiten im Bereich der Befestigungen zwischen Schiene und Schwelle haben immer nur vorübergehend gewirkt. Frühzeitig wurde versucht, die schlechten Schwellen gegen bessere zu tauschen. (1992 von km 0,680 bis 0,700). Nach Spurmessungen im Jahre 1997/98 wurde vor Saisonbeginn 1998 eine umfangreiche Spurberichtigung durch eine Gleisbaufirma durchgeführt. Bereits im Jahr 2002 mussten im Bogen von km 0,45 bis 0,50 wegen zu großer Spur zusätzliche Spurschwellen eingezogen werden. Ebenso im



Nichts geht mehr: SH2-Scheibe am 20.03.09 in Brohl Foto: K. Friedrichs

Jahre 2005 im Bereich von km 0,8 bis 0,9 nach einer Entgleisung.

Das Land Rheinland-Pfalz hatte für die Streckenerneuerungsarbeiten einen Zuschuss in Höhe von 50 % in Aussicht gestellt, unter der Voraussetzung, dass sich die Kommunen und der Landkreis mit zusätzlichen Beiträgen an den verbleibenden 50 % für die Erneuerung an der Strecke beteiligen, da die restliche Summe durch die Brohltal-Eisenbahn GmbH alleine nicht zu bewältigen ist.

Die Verbandsgemeinde Brohltal hatte deshalb im letzten Jahr beschlossen, für Erneuerungsarbeiten jeweils einen jährlichen Zuschuss von 15.000 Euro zu geben. Eine zusätzliche Beteiligung des Landkreises wurde angestrebt.

Aber bei einem Treffen am 10. Februar 2009 in Niederzissen mit dem Land und dem Landrat des Kreises Ahrweiler machte der Landrat deutlich, keinen Zuschuss wegen der schlechten Finanzlage des Kreises übernehmen zu können. Man einigte sich darauf, zu prüfen, ob unter Einbeziehung des Konjunkturprogramms II aus der Förderung für Baumaßnahmen unter der Maßgabe



Spureinstellen und Verschrauben im Bereich Wagenschuuppen 21.03.09

Foto: Hans- Josef Merzbach

Tourismusförderung Zuwendungen zu erhalten wären. Das brachte jedoch kein positives Ergebnis. Damit war eine sofortige Ausschreibung und angedachte Bauausführung noch im Frühjahr 2009 zwischen Ostern und dem 25. April nicht mehr möglich.

Dies hatte zur Folge, daß wegen des schlechten Zustandes des Oberbaus nun umfangreiche Ausbesserungsarbeiten auf den 850 m durchgeführt werden mussten.

Diese mussten nach Besichtigung durch die Aufsichtsbehörde am 18.03.2009 sofort durchgeführt werden. Dazu erließ unserer Betriebsleiter eine Betriebs- und Bauanweisung für die Instandsetzung von km 0,1 bis 0,9, die eine sofortige Sperrung dieses Abschnitts wegen Oberbauschäden nach sich zog. Die IBS-Mannschaft begann umgehend mit der Instandsetzung des Streckenbereiches rund um den Dickberg.

Folgende Arbeiten wurden ausgeführt:

- Reinigen des Gleisbereiches von Geröll, Laub, überflüssigem Schotter und sonstigen Ablagerungen sowie Bewuchs usw. In einigen Bereichen waren Schlammablage-



Schwellentausch im Gleisbereich km 0,7 am 25.03.09

Foto: Hans- Josef Merzbach

rungen soweit herauszuholen, damit die Befestigungen geprüft werden konnten.

- Einsetzen von Zwischenlagen in den Kurvenbereichen mit Erneuerung der defekten Federringe und Schrauben. Dazu wurde die Mutter von der Hakenschraube abgeschraubt, die Federringe abgenommen, die Klemmplatte herausgenommen und nach dem Heben der Schiene mit dem Umsetzbock die

Auflagefläche von Erdresten gereinigt. Dann konnte die Zwischenlage eingelegt, die passende Klemmplatte (für die Herstellung der Spurweite) gesucht und aufgesetzt werden. War die Hakenschraube nicht mehr verwendbar, wurde diese mitgetauscht. Danach konnte alles wieder zusammengebaut werden. Das ist je nach Befestigung schon ein umfangreicher Arbeitsvorgang. Für die 800 m waren dies in den schlechten Bereichen über 1000 Befestigungen, die so nachgearbeitet wurden.

In zwei Bereichen (km 0,432 bis 0,478 und 0,670 bis 0,699) war es nicht sinnvoll, so vorzugehen, da dort schon vor 10 Jahren Spurschwellen eingezogen wurden. Hier wurden die Schienen von den Gleisen gehoben und die unbrauchbaren Schwellen herausgenommen. Soweit wie nötig wurden das alte Schotterbett ausgehoben und alte zurückgewonnene brauchbare Schwellen aus den vorherigen Gleiserneuerungen eingebaut.

Dann wurden die Schienen aufgesetzt und nach dem oben beschriebenen Verfahren befestigt, anschließend eingeschottert, gestopft und gerichtet. In den Bereichen, wo dies nicht ausreichte,



Gleisstopfen am 27.03.09

Foto: Hans- Josef Merzbach

wurden über 50 Spurstangen zur Wiederherstellung der Spurweite eingebaut.

Leider zeigt sich nach dem Einstellen der Spur in den kleinen Bögen (Bogenradius 80 m) bereits nach den ersten Fahrten eine starke Abnutzung der Spurkränze der Fahrzeuge durch die Senkrechstellung der sehr abgenutzten Schienen im Kopfbereich. Deshalb wurden von uns nachträglich 2 Kurvenschmiergeräte eingebaut.

Durch diese Maßnahmen konnte innerhalb von zwei Wochen kontinuierlicher Arbeit mit allen freien Arbeitskräften der Betriebs-GmbH und den Mitarbeitern der IBS die Strecke wieder hergestellt werden, so dass auch bis zur endgültigen Erneuerung über den Sommer 2009 ein sicherer Betrieb für den Vulkan-Expreß gewährleistet ist. Soviel Mühe wollten wir eigentlich in diesen schlechten Gleisbereich nicht mehr investieren, da wir mit dem gleichen Arbeitsaufwand bestimmt auch diesen Bereich mit neuem Gleismaterial aufgebaut hätten.

Mittlerweile ist der Förderantrag für diese Streckenerneuerung beim Land gestellt worden. Die Gesamtsumme der Baumaßnahme beträgt



Austausch und Befestigung der Kleineisen am 03.04.09

Foto: Hans- Josef Merzbach

ca. 430.000 Euro. Nachträglich mit aufgenommen haben wir den Bereich zwischen der DKW ab km 0,070 im Bahnhof Brohl bis km 0,150. In diesem Bereich wird ein neuer Unterbau mit altbrauchbaren Schwellen eingebaut. Die vorhandenen Schienen werden wiederverwendet. Für die endgültige Erneuerung des Abschnittes Dickberg ist folgendes geplant:

Schiene S 49 gebraucht auf neuen Stahlschwellen (St 42K, 1,8 m lang) mit K-Befestigung auf Zwischenlagen, verlegt in neuem Schotterbett. In den Bogenbereichen sind eine Spurerweiterung und eine Überhöhung vorgesehen. Das Planum muss ebenfalls neu erstellt werden. Da der gesamte erste Abschnitt auf Fels im Hangbereich liegt, kann die Trassierung nicht geändert werden. Deshalb sind Stahlschwellen erforderlich, die eine geringere Schotterhöhe zulassen.

Für Herstellung des hangseitigen Bahngrabens sind umfangreiche zusätzliche Erdarbeiten nötig, da der Graben überwiegend vollständig mit Geröll verschüttet ist. Zusätzlich sollen zwei Durchlässe angelegt werden, damit des Hangwasser nach starken Regenfällen nicht über den Gleisbereich ablaufen muss.

Michael Haubner



Austausch Gleisjoch am 03.04.09

Foto: Hans- Josef Merzbach



Rückblick

Es ist immer wieder eine Freude, auf historische Bilder unserer Eisenbahn zu treffen, so auch auf diese interessanten Fotos, die Herr Gerhard Karl in der „Drehscheibe“ veröffentlichte.

Herr Karl schrieb uns dazu folgendes: „Zu den Aufnahmen kann ich nicht viel berichten – es sind ja inzwischen gut vierzig Jahre her. Am 09.03.1966 fuhr ich mit dem Zug zu einem Seminar nach Bad Godesberg. Ich hatte es eingeplant, in Brohl einen Zwischenstop zu machen, der aber nur recht kurz sein konnte.

Die Brohltalbahn war damals noch recht gut im Geschäft und hatte sich für den Güterverkehr neue Dieselloks von O&K gekauft und moderne Schüttgutwagen von einer Werksbahn übernommen.“ (Anm. d. Redaktion: es handelt sich hier, wie auch auf dem Foto zu sehen, um die 1960/61 von Schwefer gebauten Selbstentlader. Die von der Bayer-Werksbahn übernommenen OOt4 kamen erst 1972 zur Brohltalbahn).

„Die Fotos im oberen Bahnhofsteil zeigen die Diesellok D 1 und einen Güterzug mit den neuen Schüttgutwagen. Auch an den Verladegleisen am Rhein war einiges los. Soweit die positiven Nachrichten. Durch das neue Rollmaterial wurden die Dampfloks arbeitslos.

Ich konnte noch sehen, wie die letzten Reste der Lok IV (ehemals Waldbahn Reit im Winkel) mit dem Schneidbrenner in handliche Stücke zerlegt wurden.

Auch alte Güterwagen wurden damals verschrottet. Die neblig-trübe Stimmung an diesem März-

Vormittag passte zu diesem Szenario.“

Herzlichen Dank an Herrn Karl für diese eindrucksvollen Fotos und den Bericht! So gesehen können wir froh sein, dass zumindest die 11sm gerettet wurde.

Karsten Friedrichs



Hervorragende Außenwirkung ?!

Unsere V 200 macht was her. Das bestätigen uns alle, die sie früher bereits kannten, bzw. sie heute erst kennen lernen. Besonders mit der grünen Farbgebung ist D 9 ein Star unter allen Triebfahrzeugen. Das Brohltalbahngrün ist einzigartig. Selbst die Werbung für die Firma Reuschling tut dem keinen Abbruch. Wie viele Male ist sie zwischenzeitlich bereits fotografiert worden?

Manchmal bricht beim Lokpersonal die große Euphorie aus, weil viele Fotografen an gewissen Tagen unseren Großdiesel auf die Platte bekommen wollen, trotz oder wegen seines Alters ist er das gefragte Motiv. Auch in den entsprechenden Foren wird er immer nur positiv gewürdigt. Für die Brohltal-Eisenbahn ist V 200 053 zum echten Werbeträger geworden. An V 200 053 bzw. D 9 erkennt man uns – aber wahrscheinlich doch nur in Fachkreisen?

Was bringt das der Brohltalbahn als Firma? Führt uns die Außenwirkung neue Fahrgäste für den Vul-

kan-Expresß zu? Oder bringt uns das weitere Aufträge im Güterverkehr oder für Normalspur-Sonderfahrten? Letzteres wohl schon, wie einige Bestellungen bereits bewiesen haben (z. B. Meiningen, Bahnhofs-feste). Das ist durchaus gut und schön, auch wenn es etwas mehr sein könnte.

Deswegen bleibt die Frage zu stellen, wie kann die V 200 uns weitere Gäste im Vulkan-Expresß zuführen? Sie fährt weit durch die Lande, oft auch durch dicht besiedelte Gebiete am Niederrhein und Mittelrhein, genau dort, wo unser Hauptklientel wohnt.

Michael Baaden



Fotostar D 9: Zweimal am 21.03.09 mit unseren Fc-Wagen bei Erpel (oben, Foto: Gerd Hake) und Vallendar (Foto: Henning Gothe)



Einmal die Arbeitskleidung getauscht: Gleisbau am Dicktberg

Normalerweise verseehe ich meinen Dienst bei der Brohltalbahn beim Service und Fahrdienst mit Flaschenöffner und Geldbörse bewaffnet. Doch diesmal hieß es für mich: Sicherheitsschuhe, Arbeitskleidung, Schotterschaufel usw. Es ging zum Einsatzort Dicktberg! Der Arbeitskreis Oberbau rief und alle verfügbaren Brohltalbahner kamen. Als erstes war Schrauben lösen angesagt. Einfache Sache, dachte ich. Doch da musste zuerst der Gleiskörper von Laub, Schotter und Geröllresten befreit werden. Erschwerend kam hinzu, dass der Boden gefroren war.

Die Schrauben haben wir dann eingeeölt und so konnten sie am nächsten Tag leicht gelöst werden. Der zu erneuernde Gleisabschnitt wurde vom restlichen Bahnkörper getrennt und die alten Schwellen auf den SKL geladen, der dann auf der Rücktour die neuen Schwellen mitbrachte. Nach dem Auskoffern des Gleisbettes mit dem Bagger hatten wir freie Bahn für das Schwellenlegen.

Der neue Gleisstrang wurde dann mit Gummipplatten unterlegt und wieder festgeschraubt. Mit dem Schotterwagen wurde dann der neue Schotter angefahren, den wir dann verteilen durften. Alles drin, alles fertig, habe ich gedacht. Doch da hatte ich mich getäuscht. Die Baumaßnahme musste ja noch abgenommen werden, was dann auch durch unseren Eisenbahnbetriebsleiter und die Aufsichtsbehörde geschah. Zum Schluss möchte ich mich für die tolle Kameradschaft bedanken, die wir in den fast zwei Wochen hatten. Aber wenn ich ehrlich bin, eine große Hilfe war ich wohl nicht, denn Bier verkaufen und den Fahrgästen das Thema Vulkan-Expreß bzw. Brohltalbahn näherzubringen, liegt mir mehr.

Manfred Theisen

Tag des offenen Denkmals

Den Tag des offenen Denkmals hat die IBS letztes Jahr erstmals nicht mehr durchgeführt. Seit 1998 waren unsere Betriebsanlagen nicht nur immer für Interessierte geöffnet, sondern es wurde auch entsprechender Werkstattbetrieb „life“ geboten.

Unsere Mitarbeiter führten handwerklich etwas vor, um der Bevölkerung unsere Tätigkeit hinter den Kulissen zu vermitteln. Der Schmiedehammer pochte laut, das Feuer brannte, die Radsatzdrehbank war in Betrieb. Es wurde geschmiedet, gehämmert, gebohrt, gesägt, gefräst etc. Und es wurde erklärt. Oft wussten selbst Einheimische nicht, was bei uns so abgeht. Eine Eisenbahnwerkstatt ist ja auch nicht ganz alltäglich für andere. Zusätzlich wurden auch Filme und Modellbahnen

vorgeführt, um das weitere Umfeld zu beleuchten, was die Eisenbahn darstellt. Diejenigen Mitarbeiter, die an diesen Tagen mit dabei waren, hatten sich immer viel Arbeit gemacht.

Mit der Zeit mangelte es an allem, vor allem an Besuchern aber auch Mitarbeitern. Bei nur 200 Interessierten lohnte der Familien- und Freizeitverzicht am Sonntag für die wenigen Aktiven nur schwerlich. Irgendwie sollte schon ein gewisses Verhältnis von Arbeitsleistung und Besucherzahlen sein. Nachdem im Jahr 2007 diese auf unter 150 Personen gesunken war (trotz guter Publizität), bestand jedenfalls für den Autor kein Anlass mehr, sich ehrenamtlich dafür noch zu engagieren. Die anderen Kollegen sahen das ebenso, weshalb in unserem Veranstaltungskalender 2008 der Tag nicht mehr aufgeführt war.

Michael Baaden

Tarnung

Weil die offizielle Inbetriebnahme erst im Juli 2009 erfolgen soll, fährt die 900 mm-Neubaulok 99 2324 zur Tarnung schon seit Wochen im Regelzugbetrieb Bad Doberan – Kühlungsborn mit verschiedenen Betriebsnummern (2321-2323). Neben einigen kleinen Abweichungen von den Altloks entlarvt das Fabrikschild jedoch den Erbkönig.

Text und Fotos: **K. Friedrichs**

