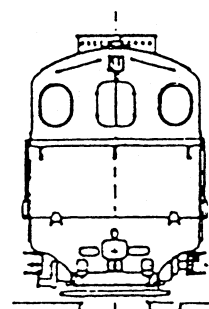


Die Brohltalbahn

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

*21. Jahrgang
IV / 2009*



Vereinsfahrt nach Thüringen



Vom 17.-19.04.09 besuchten 25 reiselustige Mitglieder und Freunde der Brohltalbahn Bahnstrecken und Städte im und am Thüringer Wald. Ein Bericht dazu in dieser Ausgabe.

IMPRESSUM:**Herausgeber:**

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

Verantwortlicher Redakteur:

Karsten Friedrichs, Kastanienweg 39, 53604 Bad Honnef
 Tel. 02224 / 4793
 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
 Michael Haubner, Koblenz
 Dieter Hettler, Waldesch
 Helmut Hombach, Würzburg
 Julia Keßel, Berlin
 Stephan Pauly, Sinzig
 Volkhard Stern, Bonn
 Manfred Theisen, Plaidt
 Rolf Toonen, Bonn
 Andreas Wildeman, Bad Breisig
 Ortwin Wildeman, Bonn

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

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

Konten der IBS:

Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
 Beiträge: Kto.-Nr. 413195
 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:

Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ erscheint Anfang 2010. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn“ I/2010 ist der 31.01.2010.
 Berichte bitte als Word-Dokument einreichen. 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: Die Reisegruppe der Brohltalbahn vor dem historischen Triebwagen T 1 der Thüringerwaldbahn.

Foto: Stephan Pauly

INHALT:

Impressum	2
Auf ein Wort	3
Wenn einer eine Reise tut (Thüringen-Reise)	4-6
Nachbetrachtungen zur Thüringen-Reise	7
Bahnhofsvorplatz Brohl	7
Bericht des Schatzmeisters	8
Tour der Hoffnung	8
Jugend-Arbeitsgruppe im Brohltal	9
Ein erster Blick über den Zaun	10/11
Gespräch aus dem Brohltaler Alltag	11
Brohler Ahrbömmel im Ahrtal	12
Nachruf Hans-Joachim Jakubowski	13
Nachruf Johannes Hawerländer	13
Wiederinbetriebnahme der Brexbachtalbahn	14/15
CDU-Brohltal am Zug	15
Neues Brohltal-Bild von Josef Hawle	16
Neues Personal an Bord	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 2009/2010

ab 28.11. Nikolausfahrten an jedem Adventswochenende sowie am 06.12. von Brohl nach Oberzissen und zurück. Jedes Kind bis einschl. 11 Jahre erhält eine Tüte.
 Fahrtdauer ca. 2 Std.

26.12. Weihnachtsfahrt. Abfahrt 11:30 ab Brohl, Weihnachtsausflug mit dem Weihnachtsmann nach Engeln und zurück. Rückkunft in Brohl ca. 17:00 Uhr

31.12. Silvesterfahrt um 10:15 ab Brohl. Jahresausklang auf der Brohltalbahn.
 Rückkunft in Brohl ca. 16:00 Uhr

Um Reservierung für diese Sonderfahrten wird gebeten unter Tel. 0 26 36 / 8 03 03

Am 18.12.09 um 19:00 Weihnachtsfeier der IBS im Restaurant Waldfrieden in Wassenach. Bitte Anmeldung bei Frau Schüller (Tel. 02636/80303)

Vorschau auf die Fahrten 2010

17.01. + Winterfahrten mit geführten Wanderungen
31.01. durch das Brohltal.
sowie 14.02. u. 28.02.

14.03. Frühlingsfahrt durch das Brohltal mit geführter Wanderung.

02.04. Saisonstart mit Sonderzugfahrten im Brohltal am Osterwochenende anlässlich der Jubiläumsveranstaltungen „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“.

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

auch für eine Fachzeitschrift, wie unsere Vereinzeitung „**Die Brohltalbahn**“ steigt die Attraktivität mit der Vielzahl der Themen und Autoren. Glücklicherweise ist hier eine erhebliche Steigerung in der letzten Zeit festzustellen, denn nicht nur zwei oder drei Verfasser prägen mit ihren Beiträgen mittlerweile unsere Publikation, sondern einige mehr wissen etwas zu berichten.

In diesem Zusammenhang darf ich einige Autoren um Nachsicht bitten, wenn sie Ihren Artikel nicht in dieser Ausgabe vorfinden, denn es ergab sich seit langer Zeit mal wieder die Situation, dass mehr geschrieben wurde, als die 16 Seiten unseres Heftchens fassen können. Ich habe daher die aktuelleren Berichte jetzt berücksichtigt und werde allgemeiner gefasste Themen in der folgenden Ausgabe aufnehmen.

zurückblickend, einiges zu berichten. Es wäre durchaus im Interesse der meisten Leserinnen und Leser, wenn diejenigen, welche „am Ball“ sind, beispielsweise vom Status der Aufarbeitung unserer 11sm einen kurzen Bericht verfassen, oder über unser wichtiges Standbein, den Güterverkehr auf der Normalspur, informieren würden. Zu beiden Themen hat die Redaktion den nachfolgenden Informationsstand.

Basierend auf dem zunächst geplanten und dann realisierten Termin der Zeichnungserstellung für den neuen Kessel, der anschließenden Genehmigungsphase dieser Unterlagen und der darauf folgenden Bauzeit des Kessels beträgt die Verzögerung aus heutiger Sicht ca. 6 Monate bis zur Fertigstellung des Dampferzeugers. Da mehrere Arbeiten an der Lok erst begonnen bzw. abgeschlossen werden können, wenn der in Polen (AW Pila) gefertigte Kessel in Klostermansfeld bei MALOWA eingetroffen ist, wird

sich der angestrebte Fertigstellungstermin der Lok von Anfang 2010 wohl auf frühestens Mitte 2010 verschieben. Hinzu kommt, dass im Zuge der Demontage weitere Schäden entdeckt wurden, deren Beseitigung zusätzlichen Zeitaufwand und Mehrkosten bedeutet. Diese Mehrkosten sind nicht eingeplant und müssen noch durch weitere Zuwendungen bzw. einen Kredit aufgefangen werden. Da mit dem Einsatz der 11sm zu den Veranstaltungen „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“ zu Ostern 2010 also nicht zu rechnen ist, wird deshalb alles versucht, den Sonderfahrplan dann mit einer geliehenen Dampflokomotive zu bereichern.

Ohnehin sollten alle Aktiven und Freiwilligen, welche bei den Sonderveranstaltungen im Brohltal von Karfreitag bis Ostermontag 2010 benötigt werden oder mithelfen wollen, dieses in ihrer Urlaubsplanung für das nächste Jahr berücksichtigen.

Positives gibt es vom Aluminiumverkehr zu berichten. Die monatlichen Tonnagen erreichen fast wieder die Werte wie vor der Wirtschaftskrise, auch der Phonolith-Verkehr auf der Schmalspur ist stabil. Die wirtschaftlichen Aussichten lassen uns so mit einigem Optimismus in das nächste Jahr schauen.

Mit diesen positiven Aussichten im Bewusstsein wünscht die Redaktion allen ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes Jahr 2010

Karsten Friedrichs



Auch auf der Langstrecke unterwegs: D 9 mit Zug 95004 von Kehl nach Wildenrath

Foto: H. Hombach

Die Redaktion hätte es nach wie vor gern, dass die Artikel in Word per e-mail oder CD ankämen, da dann das Abschreiben entfiel.

Es wäre zudem sinnvoll, periodische Informationen über unseren Eisenbahnbetrieb und die Werkstattaktivitäten in jeder neuen Ausgabe zu veröffentlichen, z. B. unter der Überschrift „Neues aus...“, denn da gibt es sicher, jeweils drei Monate



Betrieb auf der Hafenbahn. V 65 mit einem Containerzug für Flußspat.

Foto: H. Hombach

Wenn einer eine Reise tut...

Thüringen hin und zurück und dazwischen viel erlebt!

Die diesjährige Studienfahrt, die im April gemeinsam von der Betriebs-GmbH und der IBS organisiert und durchgeführt wurde, sollte insgesamt 25 Eisenbahnbegeisterte in das schöne Bundesland Thüringen führen. Einer der Hauptakteure im Zusammenhang mit der sehr aufwendigen Vorbereitung und Organisation der Exkursion, unser Vereinskamerad Stephan Käufer, musste jedoch zu Hause bleiben, da er und seine Frau zum Zeitpunkt der Reise vom 17.04. bis 19.04. in der freudigen Erwartung der Geburt ihrer Tochter, die sich zwischenzeitlich eingestellt hat, standen.

So begann die Exkursion am frühen Freitagmorgen des 17.4.09 um 7.00 Uhr pünktlich am Bahnhof Brohl. Per Bus fuhren wir in Richtung Osten. Vorbei an Eisenach mit dem Weltkulturerbe Wartburg erreichte unsere Reisegruppe bereits gegen 11.15 Uhr das Vier-Sterne-Waldbahnhotel in Gotha.

Um 14.30 Uhr trafen alle Reiseeteilnehmer am hoteleigenen (!) Haltepunkt der Gothaer Straßenbahn

ein, um mit dem vorbestellten historischen Sonderzug auf der Linie 4 in Richtung Tabarz ein unvergessliches Überlandstraßen- und Eisenbahnerlebnis im wahrsten Sinne zu erfahren.

Mit dem historischen Triebwagen T 1, Baujahr 1929, und dem im gleichen Jahr entstandenen Beiwagen Nr. 82 sowie der Gepäcklore Nr. 101 führte uns die Reise zunächst durch das historische und sehr sehenswerte Gotha an den Nordrand des Thüringer Waldes. Den Beinamen „Thüringerwaldbahn“ hat die Strecke mit Blick auf die Höhen des Thüringer Waldes zu Recht erhalten. Zu unserem großen Bedauern hatte sich der für ein gutes Wetter zuständige Schutzheilige Petrus offensichtlich mit unserer Reise nicht so recht anfreunden können. Mit Erreichen unseres Hotelstandortes in Gotha hatte es noch am späten Vormittag zu regnen begonnen. Infolge des stark zunehmenden Regens hüllten dann auch die Gipfel rings um Tabarz ihre bis zu 900 m hohen Häupter in dichten

Nebel, so dass z. B. vom Großen Inselfenberg beinahe gar nichts zu sehen war. Vom schlechten Wetter ließen wir uns unsere gute Laune jedoch nicht nehmen. Besonders interessant war die Fahrt über das Gleisdreieck in Waltershausen, das sich als Großbaustelle präsentierte und ein sehr reges Verkehrsaufkommen an meterspurigen Straßenbahnzügen aufwies.

Wegen unseres Sonderzuges wurde darüber hinaus ein umfangreiches Rangieren am Gleisdreieck erforderlich, so dass sich die reguläre Reisezeit von 58 Min. auf etwas mehr als 90 Minuten in Richtung Tabarz ausweitete. Spannend für uns war dabei die an diesem Freitag stattfindende Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Waltershausen-Gleisdreieck nach Waltershausen-Bahnhof. Die 2,4 km lange Stichstrecke war zum Zeitpunkt der Planung der Reise noch in „Rekonstruktion“, wie das im einstigen DDR-Deutsch hieß, und war bis zu unserem Eintreffen mit einem hohen technischen Aufwand und Dank der kräftigen finanziellen Unterstützung des Freistaates Thüringen vollständig erneuert worden.

Nach Rückkehr von der sehr erlebnisreichen Fahrt unternahmen einige von uns noch einen Stadtrundgang auf eigene Faust, und abends wurde bei gutem thüringischen Bier in der Bar des Hotels der erste Teil der Exkursion intensiv „aufgearbeitet“.

Der zweite Reisetag brachte uns zu einer der ungewöhnlichsten Eisenbahnstrecken in Deutschland: der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn. Einige von uns hatten diese außergewöhnliche Bergbahn, die 1923 als Standseilbahn mit einer Länge von 1,4 km in Betrieb genommen worden war, bereits zu einem früheren Zeitpunkt kennen gelernt.

Die von Obstfelderschmiede mit einer Steigung von rd. 25 % und der Überwindung eines Höhenunterschiedes von etwas mehr als 300 m



Triebwagen T 1 mit Beiwagen und Gepäcklore sowie Filius Jakob Pauly bereit zur Abfahrt.

nach Lichtenhain führende Steilstrecke ist selbst, wie wir feststellen mussten, in feuchtkalter und nach-österlicher Zeit ein intensiver Publikums- und Touristenmagnet. Zum Glück hatten wir auch hier eine ausreichende Anzahl von Sitzplätzen reserviert, so dass nach Ankunft in Obstfelderschmiede unsere Reise pünktlich um 11.00 Uhr nach Lichtenhain fortgesetzt werden konnte.

Dort oben angekommen, stiegen wir dann in die elektrifizierte Flachstrecke nach Cursdorf um. Die 2,5 km lange Zweigstrecke wird als eine der wenigen Bahnen der DB AG mit Gleichstrom (600 V) betrieben. Die Gesamtanlagen präsentierten sich uns in einem vorbildlich und erstklassig aufgearbeiteten Zustand. Nach Rückkehr in Lichtenhain wurde uns durch einen sachkundigen Mitarbeiter der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn die Betriebstechnik in der Bergstation in einem ausführlichen Rundgang nähergebracht.

Erstaunlich für uns alle war, dass es sich hierbei um einen der Triebfahrzeugführer handelte, der zuvor unseren Elektro-Triebwagen der Baureihe ET 479 geführt und uns von Lichtenhain nach Cursdorf befördert hatte.



Der Personenwagen ohne Güterbühne ist für die Neigung entsprechend konzipiert.

Leider war uns Petrus auch an diesem Tag nicht zugeneigt, so dass wir die landschaftliche Schönheit hinter dicksten Nebelschwaden nur erahnen konnten.

Dennoch, und darüber waren sich alle Mitreisenden einig, löste die niedrig hängende Wolkendecke über der Mittelgebirgslandschaft und der sich aus dem starken Regen entwickelnde Nebel eine nahezu mystische Stimmung bei uns aus. Bei Temperaturen von knapp 5

Grad Celsius waren wir dann sehr froh, in dem in Lichtenhain aufgestellten ex DR-Speisewagen einen thüringischen Mittagsimbiss einnehmen zu können. Selbstredend schmeckte uns auch hier das köstliche thüringische Schwarzbier erneut sehr gut. Nach dem reichlichen Verzehr thüringischer Grillkostbarkeiten verließen wir den 670 m über dem Meeresspiegel gelegenen Bahnhof, um nach der Talfahrt ab Bahnhof Obstfelderschmiede per Bus die Reise fortzusetzen.

Die anstehende Rückfahrt in Richtung Gotha wurde noch zu einem Abstecher nach Arnstadt benutzt, wo kulturinteressierte Mitglieder und Freunde der Brohltal-Eisenbahn bei einem vom Autor durchgeführten Stadtrundgang die architektonischen und baulichen Schönheiten der Bach-Stadt kennenlernen konnten. Alternativ bestaunte der andere Teil der Gruppe die Exponate im Museums-BW Arnstadt.

Nach einem erlebnisreichen und doch anstrengenden Tag erreichten wir gegen 18.00 Uhr erneut unser Hotel in Gotha. Selbstredend, dass auch diese Reiseerlebnisse noch am selben Abend (bis tief in die Nacht) an der Hotelbar umfänglich bespro-



Güterbühne mit Personenwagen der Oberweißbacher Bergbahn. Zum Gewichtsausgleich hängen immer zwei Wagen, die sich an einer Ausweichstelle begegnen, an dem umlaufenden Seil. Vorn links ist eine Seilführungsrolle sichtbar. Auf die Güterbühne kann auch ein Cabriowagen aufgesetzt werden.



Einfahrt von 479 201 auf der Flachstrecke von Cursdorf kommend in den Bahnhof Lichtenhain. Kurioserweise muß hierbei immer die Drehscheibe überquert werden.

chen und diskutiert werden mussten.

Am späten Vormittag des Folgetages kehrten wir Gotha schweren Herzens den Rücken und fuhren mit dem Bus in Richtung Thüringisches Schiefergebirge. Auf der Fahrt zu unserem nächsten Exkursionsziel, dem Knotenbahnhof Rottenbach, passierten wir noch die von Kunsthistorikern hoch gerühmte und sehr malerisch gelegene Klosterruine Paulinzella, die wir eingehend besichtigen konnten.

Danach folgte der von den meisten Teilnehmern als eisenbahnerische Höhepunkt empfundene Exkursionsabschnitt: Die Dampfzugfahrt auf der sehr reizvollen Schwarzatalbahn vom Bahnknotenpunkt Rottenbach nach Katzhütte. Die Fahrt auf der 25 km langen normalspurigen Strecke, die zwischen 1899 und 1900 in drei Abschnitten in Betrieb genommen worden war, eröffnete uns bei bestem Wetter dann doch noch die Schönheiten dieser großartigen Landschaft im thüringischen Schiefergebirge.

Unser Zug wurde von der steilstreckentauglichen Dampflokomotive 94 1538, die vielen von uns noch aus ihrer aktiven Zeit in der Eifel bzw. im BW Gerolstein in Erin-

nerung war, gezogen. Mit zweiachsigen Donnerbüchsen verlief unsere Reise von Rottenbach (286 m über dem Meer) nach Schwarzburg, das nur wenige Kilometer weiter bereits genau 100 m höher lag.

Den höchst gelegenen Punkt der Strecke hatten wir jedoch bereits in Kilometer 5,98 mit einer Höhe von 426 Meter über dem Meer erreicht. Die 94er hatte dabei doch ganz ordentlich zu tun, und wem es gelungen war, sich einen Platz auf den Plattformen der zweiachsigen Reisezugwagen der 4. Klasse zu ergat-

tern, konnte an frischer Luft diesen reizvollen Abschnitt eines der schönsten Mittelgebirge Deutschlands an sich vorüberziehen lassen.

Die Waldluft, gewürzt mit dem Rauch und Abdampf der kräftig arbeitenden Maschine hinterließ dabei einen unauslöschlichen Eindruck bei allen Mitreisenden. Unter den Bahnbegeisterten waren ausnahmslos selig vor sich Hinlächelnde zu entdecken – der Autor dieses Reiseberichts miteinbezogen.

In Katzhütte erreichten wir in 416 m Seehöhe nach 24,93 km Streckenlänge den Endbahnhof der Bahnlinie, wo zudem von den örtlichen Vereinen ein Bahnhofsfest ausgerichtet wurde. Die selbstgebackenen Kuchen der Katzhütter Vereinsdamen, die thüringischen Rostbratwürste des Karnevalsvereins (!) und das reichliche Angebot von Getränken aller Art gereichte uns sehr zur Freude:

Galt es doch, sich vor der anstehenden Rückreise nach Brohl entsprechend zu rüsten, wo wir am Abend von den Daheimgebliebenen bereits sehnsüchtig erwartet wurden.

Text und Fotos: **Stephan Pauly**



Eine alte Bekannte: 94 1538 steht abfahrtsbereit in Rottenbach.

Nachbetrachtungen zu unserer Thüringen-Reise im April 2009

Zusammenfassend kann in Übereinstimmung mit den Reiseerlebnissen aller Exkursionsteilnehmer festgestellt werden:

Die von Stefan Käufer hervorragend vorbereitete Reise hatte den IBS-Mitgliedern und Freunden der Brohltal-Eisenbahn erneut einen Blick über den Tellerrand ermöglicht, der uns bewusstseinsverweiternd einerseits die Schönheit der Landschaft des Thüringer Waldes und des thüringischen Schiefergebirges offenbarte und zugleich den architektonischen Charme zweier geschichtsträchtiger Städte in Mitteldeutschland vermittelte.

Andererseits konnte uns die Reise in Bezug auf die Verkehrs-, Eisenbahn und Technikgeschichte des Landes Thüringen zahlreiche neue und vertiefende Erkenntnisse näher bringen.

Mit Fug und Recht kann darüber hinaus festgestellt werden, dass eine derartige Exkursion, noch dazu in großer Harmonie, den Zusammenhalt unter den Aktiven und Inaktiven intensiv fördert und uns erneut die Wichtig- und Richtigkeit unseres gemeinsamen Zieles vor Augen führt: Den Erhalt der für die Kulturgeschichte des Rheinlandes so wichtigen Brohltal-Eisenbahn.

Alle Teilnehmer waren sich in der Feststellung einig, dass wir nicht erst wieder in drei Jahren eine derart interessante Reise antreten sollten. Vielleicht vermittelt der Reisebericht auch die Lust und die Bereitschaft zur Teilnahme an der nächsten Vereinsfahrt.

Stephan Pauly



Wirken nicht gerade einladend: Bahnhof und Vorplatz in Brohl

Bahnhofsvorplatz Brohl

Der Bahnhofsvorplatz in Brohl ist für viele Gäste, insbesondere für die zahlreichen Besucher des Vulkan-Expreß, das Erste und Einzige, was sie von der Gemeinde Brohl-Lützing zu Gesicht bekommen. Er ist sozusagen eine der (wenigen) Visitenkarten des Ortes.

Leider sind der Kreisel, das DB-Bahnhofsgebäude und die Anlagen im Umfeld seit vielen Jahren vernachlässigt worden und entsprechen in keiner Weise mehr den modernen Anforderungen einer auf Tourismus bedachten Region. So fehlt für manche Besucher eine Einkehrmöglichkeit oder ein Imbiss, vernünftige Toilettenanlagen werden ebenso vermisst. Die sind zwar vorhanden, aber geschlossen. Es ist wohl (noch) so, dass Besucher von einem Bahnhof eine Erwartung von versorgenden Einrichtungen haben.

Auch das Parkplatzangebot ist alles andere als optimal. Ein Bahnhof ist eigentlich ein wichtiger Standortvorteil für den Ort Brohl-Lützing. Man sollte alles tun, dass dieser Verkehrshalt bestehen bleibt und sogar als touristisches Drehkreuz von Bahn-, Bus- und Radverkehr aufgewertet wird. Die Anregung der FWG, hier etwas zu unternehmen, wurde im Gemeinderat

von allen Fraktionen positiv aufgenommen. Als erster Schritt wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt.

Der Bahnhof und der Vorplatz befinden sich im Eigentum der First Rail Property GmbH, also nicht mehr der DB, und sind dem direkten Planungsrecht der Gemeinde entzogen. Die Eigentümerin betrachtet die Liegenschaft als Immobilie, nicht mehr als Eisenbahnbetriebsanlage. Planung und Umsetzung sowie erst mal Ideen müssen flankiert werden durch Gespräche mit der Eigentümerin, der Brohltalbahn und dem Land, um zu klären, welche Maßnahmen notwendig sind und wie sie finanziert werden können. Und wir als Brohltalbahn sollten uns dabei federführend beteiligen.

Bereits vor fünf Jahren hatten wir schon einmal versucht, unsere Gedanken in ein solches Projekt einzubringen, was aber wegen des Auslaufens des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes nicht mehr verfolgt wurde. Zwischenzeitlich liegt eine Planung des beauftragten Ingenieurbüros vor. Ein Ortstermin fand am 18.08.2009 statt. „**Die Brohltalbahn**“ wird demnächst darauf zurückkommen.

Text und Foto: **Michael Baaden**

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

Carlos Engbert, Niederzissen

Elke Engbert, Niederzissen

Richard Schittko, Remagen-Oberwinter

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 31.08.2009 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 185.126,-

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann.

Für Spenden ab € 50,- erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender vom 31.03. bis zum 31.08.2009:

Ursula Breuer, Burgbrohl

Manfred Brungs, Bad Breisig

Manfred Hirzmann, Unkel-Heister

Raimund Dahm, Bonn

Udo Schwenzfeier, Brohl-Lützing

Hans-Peter Rosenberg, Neuwied

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

**Rhodium Mineralquellen
und Getränke GmbH & Co. KG,
Burgbrohl**

Michael Wildt, Münster

Anna Delfs, Brohl-Lützing

Alex Klein, Burgbrohl

Werner Meyer, Bornheim-Merten

Rolf Sonnenberg, Koblenz

Volkhard Stern, Bonn

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

Hans Fiebig, Düsseldorf

Auch Sie, liebe Mitglieder und Freunde der Brohltalbahn, bitte ich weiterhin um Ihre rege Unterstützung für den Dampf im Brohltal, für unsere 11sm!

Die Lok ist bei der Fa. Malowa mittlerweile komplett in die Einzelteile zerlegt worden und die Aufarbeitung / Erneuerung hat begonnen. Dabei sind weitere nicht eingeplante Schäden festgestellt worden, deren Reparatur zusätzlichen Finanzbedarf erfordert.

Für die Sicherstellung der Finanzierung brauchen wir auch Ihre Spende.

Tobias Baaden

Tour der Hoffnung

Tour der Hoffnung wird nicht nur im Ahrkreis eine Spendensammelaktion immer im August genannt, bei der bekannte und weniger bekannte Sportler Geld für krebskranke Kinder sammeln. Bei anerkannten Einrichtungen macht die Radfahrtruppe dann Station und wirbt fotogen für ihr Anliegen.

Am Samstag, dem 14. Juni, nahmen sich die „Vortourer“ die Zeit, auf Einladung der Verbandsgemeinde Brohltal und der IBS mit dem Vulkan-Expreß sowie den Fahrrädern im Gepäckwagen die Schönheiten des Brohltals einmal von einer anderen Perspektive zu betrachten. In Brohl ging es nach der publikumswirksamen Begrüßung von Bürgermeister Johannes Bell und Stefan Raab im Namen der IBS gemeinsam bis hinauf nach Oberzissen. Hier stieg man um auf die mitgebrachten Räder und absolvierte den steilen Aufstieg zur Burg Olbrück per pedes, um dort einen Scheck in Empfang zu nehmen.

Das Engagement der fleißigen Radfahrer führte im letzten Jahr zu über 6.000 Euro an Spenden, die zu hundert Prozent bei den gemeinnützigen Einrichtungen auch ankommen. Die „Vortour der Hoffnung“ soll spektakulär bereits vor dem August die Bekanntheit und Spendenbereitschaft erhöhen.

Text u. Foto: **Michael Baaden**



Jugend-Arbeitsgruppe europäischer Museumseisenbahnen im Brohltal

Am 4. August trafen 22 junge Museumseisenbahner aus sechs europäischen Ländern für einen mehrtägigen Studien- und Arbeitsaufenthalt im Brohltal ein. Schirmherrin des jährlich stattfindenden Jugendaustausches ist die europäische Dachorganisation der Museums- und Touristikbahnen (FEDECRAIL). In diesem Jahr fand das internationale Jugendtreffen in Deutschland unter Federführung des „Verbandes der Deutschen Museums- und Touristikeisenbahnen“ (VDMT) statt.

Drei verschiedene Museums- und Touristikbahnen, die Mitglieder des VDMT sind, organisierten das Programm und waren die Stationen des Austausches: Das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, die Brohltalbahn und zum Abschluss die Mindener Museumseisenbahn.

Ziel des im dritten Jahr stattfindenden Austausches war es, dem Nachwuchs der europäischen Museums- und Touristikeisenbahnerinnen und -eisenbahner die Möglichkeit zu bieten, durch Besichtigungen und Mitarbeit vor Ort den theoretischen und praktischen Erfahrungsschatz zu erweitern.

Nachdem die Nachwuchsgruppe bereits in Darmstadt zu Besuch war, stand nun die Brohltalbahn (Brohltal-Schmalspureisenbahn) als zweite Station der Reise auf der Tagesordnung. Geschäftsführer Stefan Raab ließ es sich nicht nehmen, die jungen Eisenbahnerinnen und Eisenbahner persönlich in Koblenz abzuholen und auf der obligatorischen Bahnfahrt mit den notwendigen Informationen zu versorgen.

Ein volles Programm war für die Nachwuchseisenbahnerinnen und Eisenbahner vorbereitet worden. Nach der Ankunft in Brohl (DB) ging es vom benachbarten Bahnhof der gastgebenden „Brohltal Schmalspureisenbahn“ (BE) umgehend

weiter mit dem legendären „Vulkan-Expreß“ nach Engeln, um einen ersten Eindruck von der Bahn und dem Brohltal zu vermitteln.

Verbandsbürgermeister Johannes Bell nahm sich die Zeit, den Zug ab Burgbrohl zu begleiten und die internationalen Gäste bei bestem Sommerwetter und mit einem kleinen Imbiss zu begrüßen.

Die Weiterfahrt im offenen Wagen gab Bürgermeister Bell die Gelegenheit, die Nachwuchseisenbahnerinnen und -eisenbahner in einem kurzen Vortrag mit den lokalen Gegebenheiten vertraut zu machen. Er unterstrich dabei die Bedeutung der Brohltalbahn für die Region und lobte das Engagement der Freiwilligen, die sich für den Fortbestand der einmaligen Eisenbahn engagieren. Am Ende des Tages standen Besichtigungen der Bahnanlagen, der Triebfahrzeughalle und der Werkstätten auf dem Programm.

Am Folgetag wurden die jungen Leute auf verschiedene Arbeitsgruppen (Werkstatt, Fahrdienst, Streckeninstandhaltung) verteilt, damit

sie unter Anleitung erfahrener Eisenbahner praktische Erfahrungen („learning by doing“) sammeln konnten. Ein Besuch im Eisenbahnmuseum Koblenz gehörte ebenfalls zum Programm. Die „stilechte“ Übernachtung in einem historischen Schlafwagen des Eisenbahnmuseums und ein Pendelverkehr zwischen Koblenz und Brohl mit vereinseigenem Material rundeten das Programm ab.

Aus der Sicht der Brohltalbahn war der diesjährige Jugendaustausch ein voller Erfolg, und es steht zu hoffen, dass die jungen Museumseisenbahnerinnen und -eisenbahner dies nach dem Abschluss ihrer Rundreise auch sagen können, so dass auch im nächsten Jahr wieder ein solches internationales Treffen stattfinden kann.

Das ist im Sinne der Nachwuchsförderung der Vereine, aber auch im Sinne eines gemeinsamen Europa zu sehen, das durch die Begegnung junger Menschen aus verschiedenen Ländern wieder ein kleines Stück realer wird.

Text und Foto: **Rolf Toonen**



Ein erster Blick über den Zaun

Dieser erste Beitrag „Ein Blick über den Zaun“ soll der Anfang für einen Einblick in unsere Sammlung der von gemeinsam unternommenen Eisenbahnfahrten im In- und Ausland mitgebrachten fotografischen Erinnerungen ab 1975 sein.

Es waren – zurückschauend – gerade *die* Jahrzehnte, in denen viele Bahngesellschaften ihr Rollmaterial, was teilweise noch aus den Grün-

am jeweiligen Zielbahnhof mit Bremsproben und den jeweils notwendigen Sicherheitsmaßnahmen. Außerdem hatte man damit durch die Durchgängigkeit im Zug die sicherere Durchsichtigkeit z.B. gegen Demolierungen und zumeist dann auch den Abschied von der „Holzbank-Klasse“ zugunsten der gepolsterten Bestuhlung.

Wir, mein Sohn Andreas und ich, vertieften uns zum Beispiel sehr oft in die weit verzweigte und ergiebige Bahnwelt der benachbarten Schweiz.

Wenden wir uns deshalb mit dem „ersten Blick über den Zaun“ der „Frauenfeld - Wil - Bahn (FWB)“ zu, sie ist uns bei der Brohltalbahn, durch den Ankauf von 4 gebrauchten Personenwagen im Jahr 1988, bestens bekannt.

Diese etwa 30 km östlich von Zürich gelegene Meterspurbahn hat eine Betriebslänge von 17,5 km und wurde 1887 mit Dampfbetrieb eröffnet. 1921 erfolgte die Elektrifizierung, 4 fabrikneue Triebwagen wurden eingestellt. Von denen haben die Wagen Nr. 201 und 203 bis ins Jahr 1987 durchgehalten. „Verunfallte“ (=Schweizer-Deutsch) Triebwagen wurden in diesen Jahrzehnten jeweils zeitnah durch Ankäufe von Angeboten auf dem Meterspurmarkt ersetzt. In den Jahren 1941 bis 1946 wurden 4 fabrikneue Personenwagen beschafft.

1982 beschloß der Verwaltungsrat, keine Gebrauchtfahrzeuge mehr einzustellen und auf Pendelzugverkehr umzustellen. Anschließend sollten dann alle noch vorhandenen Altfahrzeuge (aus den Jahren 1887 bis 1987) „verschwinden“.

Die ersten 4 fabrikneuen Pendelzüge gingen bereits 1985 in Betrieb. Von den dann zum Verkauf stehenden Personenwagen wurden die



Diese beiden Triebwagen wurden von 1921 bis zum 100 jährigen Bestehen der Frauenfeld-Wil-Bahn im Jahr 1987 – selbstverständlich mit wesentlichen Umbauten und Verbesserungen im Lauf der Jahre – ununterbrochen im Personen- und Güterverkehr eingesetzt. Foto vom Mai 1982

derjahre stammte, völlig erneuerten.

Diese Erneuerungswelle hatte mehrere Gründe. Grundsätzlich sind die Lauf- und Einsatz-Jahre von Triebfahrzeugen und Wagen begrenzt. Dazu kam, dass für die Überland-Verkehre in Bezug auf die Zeitabläufe flüssigere und mit Bezug auf die Finanzen sparsamere Möglichkeiten geschaffen werden mußten.

Allgemein stellte man vom Wagenzug mit Lok oder Triebwagen auf kurzgekuppelten Pendel-Zug (Triebwagen oder Lok mit Mittel- und Steuerwagen) um.

Damit entfällt das zeit- und kraftaufwändige Umrangieren der Züge



Der Triebwagen 206 (mit Personenwagen B26) ersetzte 1969 einen Unfallschaden – kurzfristig angeboten von der Bremgarten Dietikon-Bahn (BDB) –. Dieser Personenwagen wurde fabrikneu 1946 angeschafft; heute tut er zusammen mit B23 bis B25 auf den Gleisen der Brohltalbahn seinen Dienst, gerade völlig überholt nach abgeschlossener HU. Foto vom Mai 1982



1982 wurde beschlossen, keine weiteren Gebrauchtfahrzeug-Käufe mehr zu tätigen. Es wurden moderne Pendelzüge in Auftrag gegeben, die 1984 ausgeliefert wurden. Der Vollbetrieb mit ihnen begann im 18. Mai 1985.
Foto vom 31. Januar 1987

4 Wagen B23 bis B26 an die Öchsle-Bahn in Deutschland verkauft; sie sollten dort auf 750mm umgespurt werden. Sie wurden aber

nicht umgebaut, sondern 1988 an die Brohltalbahn weitergegeben.

Text und Fotos:

Andreas u. Ortwin Wildeman

Gespräch aus dem Brohltaler Alltag

Erfreulicherweise hatten wir am 11. Juli (es war Ferienzeit) mal wieder eine Kindergruppe (Kindergeburtstag) mit im Zug, auch einige andere Kinder waren mit an Bord.

Beim Zusammensitzen des Zugpersonals im Bahnhof Engeln be-

schwerte sich Lokführer Harry: „Immer muss ich mich um Kinder kümmern, die zu mir auf den Führerstand wollen.“

„Freu dich doch, wenn sich jemand für Deine Arbeit interessiert“ meinte Frau Schüller und Tochter

Anja: „Das sind unsere Fahrgäste von morgen.“ „Ja, dann muss ich aber immer so viel erklären. Da werden 1000 Fragen gestellt“, entgegnete Harry.

Wo er recht hat, hat er recht. „Wir können froh sein, dass wir am Samstag überhaupt Kinder im Zug haben. Das ist riesig, dass Kinder dabei sind. Unser Publikum ist doch sonst nur ab 40 dabei“, meinte der Autor. „Ja, aber ich muss mir die Arbeit machen. Bei den anderen Lokführern läuft wohl nichts. Andreas macht schnell hinter sich die Tür zu und guckt nicht mehr raus. Dann hat er kein Problem. Achim redet laut und viel mit anderen Leuten. Dann trauen sich die Kinder auch nicht. Nur ich muss mir die Arbeit mit den Pänz machen.“

„Wie sollten wir denn sonst Interesse für die Eisenbahn wecken? Es ist doch schön, wenn Kinder und Jugendliche sehen wollen, was auf dem Bock abgeht. Die kommen dann später wieder entweder als Gäste oder als Aktive“ meinten alle anderen. Wir hatten das schon ein paar Male, dass 10 - 12 jährige Jungen bei uns angeheuert haben. Wie lange das dann anhält, liegt meist an uns selbst, wie gut wir mit den Aspiranten umgehen.

Als der Autor dann kurze Zeit später mit dem einen Jungen vom Führerstand ins Gespräch kam, sprudelte dieser heraus: Es war richtig schön für ihn, dabei zu sein. Getutet habe er auch ein paar Male, das ging ihm wohl durch Mark und Bein. Zehn Fragen habe er dem Lokführer stellen dürfen. Mal sehen, wann er dann wieder kommen könne. Na also! Genauso muss es sein. Gut gemacht, Harry!

Text und Foto: **Michael Baaden**



D 5 vor Brenk mit einem kleinen „Beimann“ auf dem Führerstand.

Brohler Ahrbömmel im Ahrtal unterwegs

Am 2. Mai 2009 hatte der „Brohler Ahrbömmel“ seine Premiere auf der Ahrtalbahn. Gebildet als klassischer Nebenbahn-Personenzug der sechziger Jahre aus unserer grün/beige strahlenden Diesellok V 65 „Inge“ und zwei Silberlingen der Vulkaneifelbahn ging es zunächst von Brohl nach Remagen, um dann bei herrlichem Frühlingswetter dreimal durch das Ahrtal zu pendeln.

Kräftig unterstützt wurde das Personal der Brohltalbahn von den „Freunden der Ahrtalbahn“, die den Service und die Bewirtung im Zug wahrnahmen. Bei allen Fahrten konnte der Fahrplan gut eingehalten werden, und auch die Reisegäste waren sehr zufrieden (die Eisenbahnfreunde sowieso). Allerdings hätten wir uns etwas vollere Züge gewünscht.

Am 30. Mai wurde die Fahrt wiederholt, diesmal mit nur einem Silberling aus dem Besitz von Michael Haubner, da die anderen Wagen bei der parallel stattfindenden Eröffnungsfahrt der Brexbachtalbahn benötigt wurden. Unter an-

derem konnte die „Dame der Rose“ aus Bad Neuenahr als Fahrgast begrüßt werden.

Im Jahr 2010 sollen die Fahrten im Ahrtal in das feste Jahresprogramm der Brohltalbahn aufgenommen werden. Damit ist dann auch eine langfristige Werbung und Disposition möglich, um beispielsweise Reisegruppen zur Mitfahrt zu gewinnen.

Auf jeden Fall ist es eine tolle Idee und gute Imagewerbung für den

Vulkan-Express, mit den Fahrten im Ahrtal auf sich aufmerksam zu machen.

Nicht ganz einfach ist allerdings die Konkurrenzsituation zu den parallel fahrenden Zügen der Ahrtalbahn und die abweichende Tarifgestaltung.

Anerkennung und Aufmerksamkeit war uns dennoch gewiss, auch wenn mancher „Kenner“ besorgte, ob denn die Brohltalbahn auf den Normalspurgleisen im Ahrtal nicht zwischen die Schienen geraten würde.

Text und Fotos: **Volkhard Stern**



Die Fotos vom 2. Mai 2009 zeigen den „Brohler Ahrbömmel“ bei Mayschoss (oben), bei der Ausfahrt aus Dernau (links) und bei der Einfahrt in Remagen

Trauer um Hans-Joachim Jakubowski

Am frühen Abend des 9. September ist Hans-Joachim Jakubowski aus Remagen-Kripp plötzlich und unerwartet im 62. Lebensjahr aus der Mitte des Lebens gerissen worden. Er gehörte zu den Gründungsmitgliedern der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V (IBS). In der Konstituierungsphase der IBS im August 1987 hat er mit großer Weitsicht, das touristische Potential der Brohltalbahn erkennend, kommunale Entscheidungsträger auf Kreis- und Verbandsgemeindeebene dazu gedrängt, dem ehrenamtlichen Engagement einiger Eisenbahnfreunde die Chance zu geben, das einmalige Denkmal der Technik- und Heimatgeschichte, die Brohltal-Eisenbahn, zu erhalten.

Als Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn hätte die IBS ohne sein beherztes Eingreifen, sein Engagement und seine Zivilcourage gegenüber einer zunächst unüberwindbaren Front von Gegnern des Projektes „Vulkan-Expreß“ nicht das erreicht, was wir heute stolz den Fahrgästen, Gönnern und Freunden zeigen können! Ob es den Verein ohne sein Zutun jemals gegeben hätte, ist fraglich.



Foto: M. Haubner

Der Verstorbene hatte sich selbst innerhalb der Szene der Eisenbahnfreunde stets in der Rolle des Chronisten und Berichterstatters gesehen. Ein beredtes Zeugnis davon ist die schier unüberschaubare Anzahl von Photographien aus seiner Hand, es mögen wohl viele tausend Aufnahmen sein, mittels derer er seine einzigartige Dokumentation der Entwicklung des Eisenbahnwesens im Rheinischen Schiefergebirge seit den 1970er Jahren aufbaute. Genauso wertvoll ist seine mit Akribie erstellte „Chronik der Brohltalbahn“, welche mit ihren zahlreichen historischen Daten, Fotos und Gleisplänen dem heutigen Betrachter den damaligen Eisenbahnbetrieb anschaulich vermittelt. Zum Ende seiner beruflichen Laufbahn und bis zu seinem unfassbar frühen Tod arbeitete er unter anderem als örtlicher Betriebsleiter bei der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH in Linz.

Seiner Familie, seiner Frau mit Tochter und Sohn, die ihn so oft seiner Leidenschaft wegen entbehren mussten, gehört unsere aufrichtige Teilnahme sowie unsere mitfühlende Trauer. Wir, der Vorstand der IBS sowie deren Mitglieder, werden ihn schmerzlich vermissen.

Stephan Pauly

In Memoriam Johannes Hawerländer

Johannes Hawerländer (für mich war er immer der Hans) weilt nicht mehr unter uns, er verstarb am 27. August 2009 nach kurzer Krankheit im 87. Lebensjahr.

Die Älteren unter uns werden sich noch gut an Hans erinnern. Er gehörte mit zu den Gründern der Interessengemeinschaft und war auch schon vor 1987 immer bei den losen Treffen der inoffiziellen DGEG-Ortsgruppe Koblenz dabei, zuerst in der Kantine des Bw Moselweiß, später im Lehrstellwerk Lützel.

Oft gab es dann im Anschluss an ein Treffen noch einen Besuch bei seiner großen Märklin-H0-Anlage im Keller seines Hauses in der Adamstrasse. Das Hochwasser der 70er Jahre beendete leider diese Besuche, die Anlage wurde abgebaut und entstand später neu auf dem Dachboden.



Foto: M. Haubner

Neben klassischer Musik galt seine große Liebe der Eisenbahn. Außer Australien und Russland hat er alle Kontinente bereist, besonders hingezogen fühlte er sich aber zu den schmalen Spurweiten. Ich selber hatte das Glück, ihn dreimal mit auf einer dreiwöchigen Reise per Bahn durch Myanmar (ehem. Birma) dabei zu haben, jeweils etwa 2000 km auf Meterspur! Für ihn gehörten diese Reisen zu den schönsten, da er dabei viel vom Land sah und seinem Hobby „Schmalfilmen“ frönen konnte.

In Brohl war er zuletzt im Frühjahr und hat auch noch den steilen Anstieg zur D 5 geschafft. Er war einer unserer großen Sponsoren, kannte er doch auch die „alte“ Brohltalbahn von der Zeit nach etwa 1950. Eine große Freude wäre es für ihn gewesen, wenn er noch die Wiedergeburt der 11sm erlebt hätte, aber das sollte leider nicht sein.

Wir alle werden ihn in bleibender Erinnerung behalten.

Dieter Hettler

Wiederinbetriebnahme der Brexbachtalbahn

Am 30. Mai 2009 feierte man bei der Brexbachtalbahn das 125 jährige Bestehen der Strecke Engers – Siershahn. Das Jubiläum war der äußere Anlaß, die 1996 und 2002 stillgelegte Strecke wieder in Betrieb zu nehmen. Auf immerhin 10 km von insgesamt 22 km fuhr zwischen Grenzau und Siershahn nach 14-jährigem Stillstand erstmals wieder ein Personenzug.

An den drei Pfingsttagen pendelte der Betzdorfer Museumszug mit der Hanauer 50 3552 und der Linzer

Person, was weniger als dürftig war. Aber wie viele Kollegen fanden sich zum privaten Besuch ein? Die anderen Fahrzeuge stellten das DB Museum aus Koblenz, die Rheingold Betriebsgesellschaft aus Köln und die Eisenbahnfreunde Betzdorf.

Im teilweise noch verrammelten Bahnhof hatten unsere Mitglieder Gernot Kallweit und Michael Baaden zwei Fotoausstellungen aufgebaut, einmal „die Brexperten“ und „die Brex in den 70er und 80er Jahren“.

Im voll funktionsfähig wiederhergestellten Stellwerk des Bahnhofs arbeiteten die von der Brohltalbahn gestellten Fahrdienstleiter Tobias Baaden und Michael Haubner. Die Brex kann nur mit einem Zugleiter betrieben werden. Der Bahnhof Ransbach (Ww.) ist der einzige an der Brex, der noch (fast) vollständig erhalten ist. Die Weiche 14 hatte der Brex e.V. wieder eingebaut, nachdem die DB sie schwarz vor einigen Jahren ausgebaut hatte, dito Gleis 4. Die Veranstaltung war von der Landeseisenbahnaufsicht als Sonderbetrieb leider mit nur einem Zug auf der Strecke genehmigt worden. Wegen der noch nicht in Betrieb genommenen elektrischen Bahnübergänge in Ransbach-Baumbach wird mit der vollen Erlaubnis nicht vor Jahresende gerechnet.

Ansonsten war man bei den ca. 100 im Eröffnungszug mitreisenden Politikern und Ehrengästen voll des Lobes über die in den letzten zwei Jahren geleisteten Arbeiten an der Strecke und über das Projekt überhaupt. Verkehrsminister Hering, der zugleich auch der Schirmherr der Festivität war, hielt die Eröffnungsrede, in der die klare Unterstützung für die Brex in den nächsten Jahren seitens der Landesregierung ein Hauptthema war. Als Chronist stellt



Aufbau am Morgen. Links der Stand der Brohltalbahn. Im Hintergrund Publikumsfavorite D 9.

260 109 im Zwei-Stunden-Takt auf dem oberen Abschnitt der Brex, der in den letzten zwei Jahren von den ca. 30 Aktiven wieder hergerichtet worden war.

In Ransbach-Baumbach hatte der Brexbachtalbahnverein ein Bahnfest vorbereitet, was auch gut besucht wurde. An der Fahrzeugausstellung beteiligte sich die Brohltalbahn mit der D 9 (V 200), die aber erst am Samstagabend eintraf. Dafür hatte sie den ersten von zwei Sonderzügen zwischen Siershahn und Grenzau zu befördern.

Desweiteren war die IBS mit einem Verkaufs- und Ausstellungsstand vertreten. Dessen Personalausstattung bestand lediglich aus einer



Hochbetrieb in Ransbach mit Fahrdienstleiter Michael Haubner



der Autor dies gerne fest, gibt es doch echte Parallelen zur Brohltalbahn in den letzten 20 Jahren. Selbst der Westerwaldkreis, der sich bisher nicht zur Brex äußerte (aber damit die Position der Brex-Gegner einnahm), überreichte eine Spende und legte in der Position des ersten Kreisbeigeordneten (bisher ein ausgewiesener Brex-Gegner aus Ransbach-Baumbach) eine sprachlich sehr gut ausgedrückte politische Kehrtwende hin.

Kluge Leute merken, wenn die Zeit reif ist. Dies gilt nicht für die in Ransbach-Baumbach ansässige Bürgerinitiative „Keine Brex“, die an manchen Bahnübergängen die absperrenden Personale jedes Mal fotografierten, ob man denn dem Eisenbahn Bundesamt wieder ein Fehlverhalten melden könnte.

Die nächsten Schritte bei der Brex sind die Herrichtung des 2 km langen Abschnitts Grenzau – Höhr-Grenzhausen sowie des 9 km langen Abschnitts Grenzau – Sayn, die beide voll in der grünen Hölle liegen.

Da wird es viel zu sägen geben. Die letzten drei km bis Engers werden dann nochmals ein besonderer Akt werden. Die Bahnübergänge in Bendorf und die Einfahrt in die Hauptstrecke mit der Lärmschutzwand im Gleis lassen fachlich alle Register ziehen, was sich wohl noch etwas hinziehen wird.

Wenn alles gut läuft, könnte die Brex zur Bundesgartenschau 2011 eigentlich komplett fertig sein.

Text und Fotos: **Michael Baaden**

CDU-Brohltal am Zug

Den Besuch bei der Brohltal-Eisenbahn hatte die CDU-Burgbrohl organisiert, und es kamen die Bundestagskandidatin Mechthild Heil, Tino Hackenbruch, Vorsitzender der CDU-Brohltal, sowie zahlreiche Ortsgemeinde-, Verbands- und Kreistagskandidaten.

Dafür hatten sich Michael Haubner, Joachim Hillenbrand und Stephan Pauly, von Anfang an bis heute aktive und begeisterte IBSler, etwas besonderes einfallen lassen. Und so fuhren die Besucher im offenen Wagen 458 ca. einen Kilometer auf die Strecke um den Dickberg.

Dort zeigten unsere Eisenbahner vom Wagen aus, was alles im März auf dem 800 m langen Sanierungsstück hinter dem Bahnhof Brohl verbessert worden war, denn der langjährige Betrieb hatte dem Oberbau doch etwas zugesetzt. Am Dickberg liegt zurzeit wohl der älteste Oberbau in einer Kurve. Nach dieser vorsorglichen Reparatur, muss im Spätherbst die grundlegenden Sanierung erfolgen.

Die Planung für den mittlerweile durchgeführten Neubau wurde von Michael Haubner, der die planungs- und ingenieursrechtlichen Arbeiten

erstellt hatte, den Besuchern genau dargelegt.

Auch in der Werkstatt sahen sich die Gäste unsere Triebfahrzeug-Baustellen an. So muss der Triebwagen VT 30 nach 20 Jahren Laufzeit auf Herz und Nieren überarbeitet werden, die Diesellok D 1 befindet sich in einer Überholung und die einzige erhaltene Dampflok der Brohltalbahn, die 11sm, wird zurzeit in Klostermansfeld bis Ostern 2010 wieder hergerichtet.

Joachim Hillenbrand teilte mit, man stehe immer wieder vor großen Aufgaben, die von den Mitarbeitern ehrenamtlich gelöst werden müssten; doch mache die Arbeit vor allem „großen Spaß“. Und das ist auch das Erfolgsrezept der Brohltal-Eisenbahn. Besonders stolz sind wir auf die große Henschel-Diesellok D 5. Diese Lokomotive aus dem Jahr 1966 wurde in Spanien gekauft und musste in zehnjähriger Herkulesarbeit komplett überarbeitet werden.

Stephan Pauly ergänzte zur Erfolgsgeschichte Vulkan-Expreß: „Wir haben etwas aufgebaut, auf das wir stolz sein können.“ Stephan Pauly hob hervor, wie wichtig es sei, vor Ort zu informieren und begrüßte den Ortstermin mit der CDU: „Alle sollen sich mit allen Kräften dafür einsetzen, dass die Brohltalbahn funktioniert und dauerhaft erhalten bleibt.“

Tino Hackenbruch und die CDU-Kandidaten zeigten sich beeindruckt über das in den letzten 22 Jahren von den IBSlern in der Freizeit Geleistete. „Die Brohltal-Eisenbahn hat sich vor allem durch die ehrenamtlich tätigen Eisenbahnfreunde in der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn (e. V.) zu einem der wichtigsten Tourismusmagnete unserer Region entwickelt. Für uns hat die Brohltal-Eisenbahn oberste Priorität. Wir bleiben fest an Ihrer Seite!“

Das hörten unsere Mannen denn auch sehr gerne.

Michael Baaden

Neues Brohltal-Bild von Josef Hawle

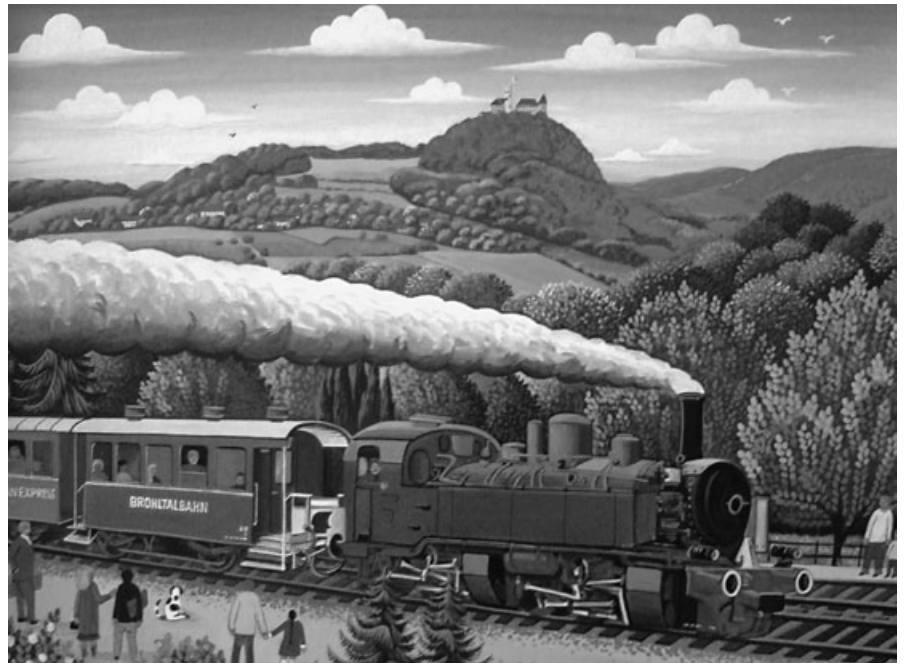
Der Troisdorfer naiv-realistische Künstler Josef Hawle hat sich einmal mehr dem Vulkanexpress und dem Thema „Eisenbahn“ gewidmet. Nach einem ersten Bild zum Thema, welches das Viadukt bei Tönisstein und einen von Lok IV gezogenen Zug zeigt, beschäftigt sich Josef Hawle bei seinem neuen Bild im naiv-realistischen Stil mit der (hoffentlich) nahen Zukunft. Er zeigt Lok 11sm nach der Wiederaufarbeitung auf freier Strecke mit Burg Olbrück im Hintergrund. Zwischenzeitlich entstand auch ein Bild des „Apple-Express“ an Südafrikas Ostküste. Josef Hawle: „Eisenbahn ist ein interessantes Thema für einen Künstler. Besonders der Vulkanexpress hat es mir angetan. Da gibt es noch viele Motive ...“

Julia Keßel

Neues Personal an Bord!

Wir vom Arbeitskreis Service und Fahrdienst, die schon etwas länger dabei sind, freuen uns, im Service-Bereich eine Anzahl neuer Mitarbeiter begrüßen zu können. Die alte Mannschaft heißt die junge Frau Hillenbrand sowie die Herren Bartusch, Brüser, Nengel, Reis und Wachtveitl junior herzlich willkommen. Sie wollen mithelfen, den Fahrgästen unser Warenangebot zu unterbreiten, Auskunft und Erklärungen zu geben, Fahrräder zu verladen, den Kiosk zu besetzen u. ä.

Auch im Bereich Fahrdienst hat sich etwas getan. Es wurde ein Lehrgang mit den Ausbildungszielen „Rangierer“ und „Zugführer“ durchgeführt. Teilgenommen haben die Herren Bickenbach senior und junior, Dhillon, Hyngh, Kluthhausen und Langenbahn. Herzlichen Glückwunsch an alle Teilnehmer zur bestandenen Prüfung. Einige der Prüflinge haben dann umgehend ihren Praxistag als verantwortlicher Zugführer absolviert. Es lief alles reibungslos, und das bei einer



Beförderungszahl von über 200 Personen im Zug nach Engeln. Ich bitte um Nachsicht, falls ich jemanden nicht erwähnt haben sollte. Doch es stellt sich mir die Frage: Wie lange hat man die neuen Mitstreiter? Ich denke da an das Studium oder den Wehrdienst sowie berufliche Veränderungen. Oder der Mitarbeiter entscheidet sich zum Wechsel in die Arbeitsgruppe Oberbau bzw. in die Werkstatt. Denn beim Vulkan-Express gibt es viele offene Punkte, die der Erledigung bedürfen, und jeder Bereich freut sich über zusätzliche helfende Hände.

Als Arbeitskreisleiter Service und Fahrdienst werde ich in Kürze auch wieder die Vorgaben für die Saison 210/2011 vorliegen haben. Diese Saison wird wieder reichlich mit Plan- und Sonderfahrten versehen sein, dann heißt es für mich wieder: Dienstpläne erstellen. Von dieser Stelle schon mal die Bitte an alle Kolleginnen und Kollegen, sich in den Dienstplan einzutragen bzw. sich in Brohl zu melden, denn Ihr wisst ja: schnelle Hände-schnelles Ende. Wenn der 26. Dezember dann verstrichen ist, habe ich persönlich über 400 mal das rote Gewand des Weihnachtsmannes angezogen. Man kommt zwar so lang-

sam in die Jahre, aber die Rolle des Weihnachtsmannes und der Service-Dienst im Zug machen immer noch Spaß. In der saisonfreien Zeit bin ich dann mit den Kameraden vom Oberbau unterwegs. Dabei bleiben lohnt sich bei der tollen Kameradschaft und den schönen Erlebnissen während eines Arbeitseinsatzes beim Vulkan-Express.

Ein dickes und herzliches DANKE-SCHÖN an Euch alle für Euren Einsatz und die Mithilfe. Alles erdenklich Gute für Euch und eine schöne neue Saison wünscht

Euer **Manfred Theisen**

Lesetipp

Zum Schluss eine Leseempfehlung: Im Heft 12 des Köln-Bonner Verkehrsmagazins ist neben interessanten Reportagen von einst und jetzt aus der Region ein Artikel von Volkhard Stern über unseren früheren Phonolith-Zug mit schönen Bildern erschienen. Auch in älteren Ausgaben, die noch erhältlich sind, finden sich Berichte über unsere Bahn. Die Hefte sind (auch im Abo) zu beziehen bei:

Hans-Peter Arenz
(HPArenz@t-online.de)
Im Fliederhain 26,
50354 Hürth