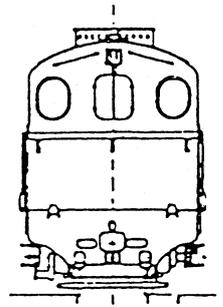


Die Brohltalbahn



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

*22. Jahrgang
Nr. 1 / 2010*

Neue Perspektiven



Bergfahrt der offensichtlich gut ausgelasteten Gambrinusfahrt von Brohl nach Engeln am 17.10.2009 mit den Lokomotiven D5 und D2. Kurz hinter dem Heimatbahnhof sind nun nach den Freischneidearbeiten im Herbst des vergangenen Jahres wieder derartige Perspektiven möglich. Hoffen wir für unsere Brohltalbahn auf ähnlich gute Aussichten für 2010.

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
Daniel Brüser, Neuwied
Julia Keßel, Berlin
Simeon Langenbahn, Burgbrohl
Stephan Pauly, Sinzig
Stefan Raab, Brohl-Lützing
Volkhard Stern, Bonn
Manfred Theisen, Plaidt
Rolf Toonen, Bonn
Andreas Wildeman, Bad Breisig
Ortwin Wildeman, Bonn
Harald Zimmer, Lahnstein

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
Eschenbachstraße 29, 50739 Köln
Tel. 0221 / 3 56 71 27 ; Fax 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Die Ausgabe II / 2010 von „Die Brohltalbahn“ erscheint im Juni 2010. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn II / 2010“ ist der 30.04.2010.
Berichte bitte als Word-Dokument einreichen. Papierfotos Format 10x15 cm glänzend bzw. Digital-Fotos (mind 300 dpi) per e-mail, mit Anschrift des Autors, bis zum Redaktionsschluß an die Redaktion erbeten.

Titelfoto: Michael Baaden

INHALT:

Impressum	2
Auf ein Wort	3
Aufarbeitung der Lokomotive 11 sm	4/5
Die Kehrseite der Medaille!	5
Die portugiesische Mallet	6-8
Nachruf Kurt Weiland	9
Blick über den Zaun (II)	10/11
Bericht des Schatzmeisters	11
Spendenübergabe von Herrn Rhodius	12
Aus dem Betriebsalltag	12
Aktuelles aus der Werkstatt	13
Die südafrikanische Dampflokomotive „Drakensberg“	14/15
Die Brohltalbahn vor 20 Jahren	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 2010**02.04.- Saisonstart mit Sonderzugfahrten**

06.04. am Osterwochenende anlässlich der Jubiläumsveranstaltungen „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“. Einsatz von **zwei Dampflokomotiven** an den Osterfeiertagen im Sonderfahrplan.

02.05. Schlachtfestfahrt.

Abfahrt um 09:30 ab Brohl nach Engeln. Ankunft um 11:00. Im Bahnhofsrestaurant deftiges Schlachtessen. Rückfahrt um 16:30, Ankunft in Brohl um 17:42.

08.05. Früh-Kölsch-Fahrt.

Abfahrt um 14:10 ab Brohl nach Engeln. Nach der Rückkunft in Brohl um 17:42 findet im Lokschuppen „ne Kölsche Owend“ statt.

12.06. Westernabendfahrt.

Abfahrt um 19:00 ab Brohl nach Engeln. Im Bahnhof Engeln Spezialitäten vom Grill bei Country- und Oldie-Live-Musik. Rückfahrt um 0:00, Ankunft in Brohl um 01:30.

20.06. Drei-Quellen-Fahrt.

Abfahrt um 09:30 ab Brohl. Ausstieg am Haltepunkt Schweppenburg. Dort Besichtigung der Mosenmühle (Wassermühle) mit Frühstück beim Müller. Wanderung entlang dreier Mineralquellen bis Burgbrohl mit deftiger Verpflegung im dortigen Kalenbergerhof. Weiterfahrt nach Engeln. Rückkunft in Brohl um 17:42.

28.08. Sommernachtsfahrt.

Abfahrt um 19:00 von Brohl nach Engeln. Im Bahnhof Engeln deftiges Eifeler Abendessen mit Musik. Rückkunft in Brohl um 01:30

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen und Leser,

das Krisenjahr 2009 hat auch bei der Brohltalbahn seine Spuren hinterlassen. Doch insgesamt hat sich unsere Eisenbahn in diesem schwierigen Zeitraum wacker geschlagen.

Blicken wir zurück: Ende Januar 2009 stand endlich die „Portugiesin“, die Malletlok E 168, auf unseren Gleisen. Die vielen Anstrengungen und Rückschläge, bis es endlich soweit war, werden in dieser Ausgabe ausführlich geschildert. Zwei Monate später verließen Lok VI und der Rest von Lok V für immer das Brohltal.

Schon Ende 2008 zeichnete sich ein starker Einbruch beim Aluminiumverkehr auf der Normalspur ab, der sich auch Anfang 2009 fortsetzte. Diese Reduzierung der Aufträge für unser wichtigstes Standbein machte uns dann doch große Sorgen. Mittlerweile hat sich der Aluminiumverkehr wieder einigermaßen erholt, es werden zwar weniger Zugfahrten durchgeführt, jedoch ist die beförderte Tonnage pro Zug höher als früher. Ganz zum Erliegen gekommen ist der Verkehr mit Flussspat. Da durch intensive Angebotstätigkeit auch kleinere Aufträge zwischendurch hereinkommen, ist mittlerweile eine Stabilisierung auf der Normalspur zu verzeichnen.

Der Phonolithverkehr im Brohltal blieb 2009 weitgehend konstant. Wegen der sehr geringen Frachtraten konnte jedoch damit keine Verbesserung der Geschäftslage erzielt werden.

Die Fahrgastzahlen für 2009 sind ein Indikator dafür, dass im Krisenjahr dann doch der eine oder andere auf eine Fahrt mit dem Vulkan-Expreß verzichtet hat. Um so mehr hoffen wir nun darauf, dass mit dem Einsatz unserer Dampfloks 11sm dieser Prozess wieder in einen Zuwachs an Beförderungsfällen umkehrt wird.

Die Lok ist mittlerweile bei MaLoWa in Klostermansfeld weitestgehend demontiert worden. Leider wurden im Laufe der Zerlegung neue Schäden entdeckt, welche so nicht vorhersehbar waren. Ein Bericht in diesem Heft schildert die derzeitige schwierige Situation.

Diese gravierenden Abnutzungserscheinungen erfordern ungeplante Erneuerungen, welche einen zusätzlichen Kostenaufwand von z. Zt. 55.000 Euro bedeuten. Wir sind daher weiterhin auf intensive Spendentätigkeit angewiesen, damit die Arbeiten nicht aus Geldmangel eingestellt werden müssen. Es sind auch Verzögerungen bei der Erstellung der Fertigungs- und Berechnungsunterlagen für den Kessel entstanden. Anhand der geschilderten Schwierigkeiten wird eine Verschiebung des angestrebten Inbetriebnahmetermins der Lokomotive nicht mehr zu vermeiden sein.

Drei den Verein besonders prägende Mitglieder sind im Jahr 2009 verstorben: Kurt Weiland, Hans-Joachim Jakobowski und Johannes Hawerländer. Das Schaffen von Kurt Weiland wird in einem Nachruf in dieser Ausgabe gewürdigt.

Nach diesen betrüblichen Nachrichten sollten wir uns aber auch an die positiven Ereignisse im abgelaufenen Jahr erinnern. Die gut vorbereitete Vereinsfahrt nach Thüringen im April 2009 hat den Beteiligten viel Freude gemacht und die Initiatoren für die Organisation weiterer derartiger Reisen hoffentlich motiviert.

Es sind 2009 einige namhafte Spenden für die 11sm eingegangen, wovon besonders die mehrfachen Zuwendungen von Herrn Rhodius dankbar hervorzuheben sind.

Die Streckensanierungsarbeiten im Bahnhof Niederzissen und im Bereich Schweppenburg konnten zum Abschluss gebracht werden.

Nach schwierigen Finanzierungsverhandlungen mit der öffentlichen Hand wurde als größtes Bauvorhaben die Gleiserneuerung um den

Dickberg im wesentlichen abgeschlossen. Einige Nacharbeiten am Oberbau müssen bei Frostfreiheit noch durchgeführt werden.

Die zusammen mit dem Verein „Freunde der Ahrtalbahn“ durchgeführten Personenzugfahrten zwischen Remagen und Kreuzberg mit unserer Lok V 65 „Inge“ am 2. und 30. Mai waren eine gute Werbung für die Brohltalbahn, obwohl die Zahl der Fahrgäste zu wünschen übrig ließ. An den Sonntagen am 8. und 22. August 2010 werden die Fahrten wiederholt. Diese Tage versprechen ein höheres Fahrgastaufkommen.

Der Besuch einer Jugend-Arbeitsgruppe europäischer Eisenbahnen im Brohltal ist aus unserer Sicht ein voller Erfolg geworden und die Jugendlichen sind zufrieden abgereist.

Die Verfügbarkeit unserer Normalspurtriebfahrzeuge war insgesamt zufriedenstellend. Unter anderem wurden an Lok D9 (V200) mehrere kleinere Reparaturarbeiten durchgeführt

Bei den Schmalspurfahrzeugen war rechtzeitig vor dem Fristablauf des Triebwagens VT 30 Anfang Mai die Zuverlässigkeit von Lok D5 nach weiteren Reparaturen soweit verbessert worden, dass sie regelmäßig im Plandienst eingesetzt werden konnte. Danach war dann endlich auch Kapazität frei, um verstärkt an die Fertigstellung von Lok D1 zu gehen. Hierzu ein Bericht in dieser Ausgabe.

Die Teilnahme von Gastdampflok im Sonderfahrplan zu Ostern 2010 anlässlich des Jubiläums „175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ hat sich konkretisiert. Es kommen die 99 7203 der UEF und die „Franzburg“ vom DEV.

Ich hoffe, dass es im Laufe des Jahres 2010 von der Brohltalbahn noch viel Gutes zu berichten gibt und wünsche viel Spaß bei der Lektüre.

Karsten Friedrichs

AUFARBEITUNG DER LOKOMOTIVE 11SM

Im Frühjahr 2009 wurde der Originalkessel durch die Firma MaLoWa von dem Fahrgestell der Lokomotive getrennt und nach Polen in das Werk der Firma Interlok verbracht, er dient als Vorlage für die Konstruktion des neuen Kessels.

Einige Formteile des Altkessels werden als Matrize zur Herstellung der neuen Stehkesselkumpelteile dienen. Der Kesselneubau unterliegt den aktuell gültigen EU-Regelwerken.

Die für die Firma Interlok zuständige polnische Behörde in Warschau erteilt somit alle Genehmigungen zum Bau und Betrieb des Kessels für den gesamten Bereich der Europäischen Union.

Die Konstruktion und Berechnung ist seit Ende des vergangenen Jahres abgeschlossen, und die entsprechenden Zeichnungen, Berechnungen und deren deutsche Übersetzung liegen uns vor.

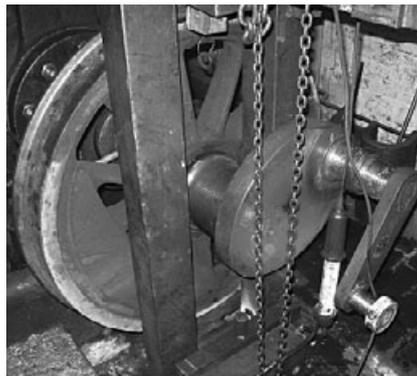
Diese Unterlagen haben wir umgehend unserer Aufsichtsbehörde, der Landeseisenbahnaufsicht des Landes Rheinland-Pfalz, zur Kenntnisnahme mit der Bitte um Anmerkungen bzw. Zustimmung vorgelegt, obwohl von dort, wie bereits oben erwähnt, keine Genehmigung für den Kessel ausgesprochen wird.

Dieser Arbeitsschritt dient lediglich dazu, die Landeseisenbahnaufsicht bereits jetzt in den Prozess einzubinden, da die Aufsicht über

den Betrieb der Lokomotive und damit auch des Kessels später in deren Zuständigkeit fällt. Anschließend werden die Unterlagen der zuständigen polnischen Behörde zur Genehmigung der Konstruktion für den Neubau vorgelegt.



Die erste und zweite Achse nach der Demontage im Ausbesserungswerk. Die Radsatzwellen müssen erneuert werden.



Abpressen der vierten Achse



Achslageraufarbeitung

Das Fahrwerk und die Aufbauten der Lokomotive sind bereits im Sommer 2009 komplett demontiert und besichtigt worden. Gemeinsam mit der Firma MaLoWa wurden Arbeits- und Instandsetzungspläne erarbeitet.

Nach der Demontage der Lokomotive kamen einige große Überraschungen ans Tageslicht. Im Laufe der Betriebsjahre wurden in unsere Lokomotive Bauteile ihrer längst verschrotteten Schwestern 10SM und 12SM eingebaut.

So gehörten die erste Achse ehemals zur 10SM, die dritte und vierte Achse ehemals zur 12SM. Diese Zuordnung konnte auf Grund von Stempelungen an den Radsatzwellen vorgenommen werden, welche jetzt zu Tage traten.

Da diese und die damit in Verbindung stehenden Bauteile zum Zeitpunkt des Einbaus in die Lok 11SM sich in jeweils unterschiedlichen Erhaltungszuständen im Vergleich zum Rest der Lokomotive befanden, wurden Anpassungen an die Originalbauteile durchgeführt.



Nur noch Schrott: Verschlissene Treib- und Kuppelzapfen

Bei der Überprüfung dieser Komponenten hat sich ebenfalls gezeigt, dass die drei vermeintlich identischen Lokomotiven 10SM, 11SM und 12SM doch nicht so gleich waren, wie bisher vermutet, was den Anpassungsarbeitsaufwand beim Einbau der Teile weiter erhöht hat.

Teilweise wurde dabei die Substanz der Bauteile soweit abgearbeitet, dass diese heute für die Wiederinstandsetzung leider nicht mehr verwendbar sind.

Wir haben lange überlegt und uns schweren Herzens, verbunden mit entsprechenden Mehrkosten, für die ursprünglich nicht geplante Erneuerung aller Radsatzwellen, Achs- und Treiblagern sowie Treib- und Kuppelzapfen entschieden. Ebenso



Der Rahmen vor der Zerlegung.



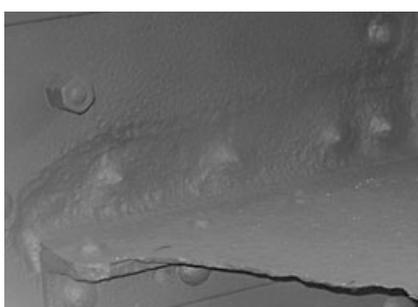
Die Bilder zeigen Frostschäden am Hochdruckschieber (oben), das Vermessen der Kreuzkopfgleitbahnen (Mitte) und die verschlissenen Stangenlager-Stellkeile. Viele Teile müssen neu gefertigt werden.

wird nach Frostschäden vergangener Jahrzehnte die Erneuerung zweier Schieberkörper notwendig sein. Auch die Kolben und Kolbenstangen sind weit unter das vertretbare Maß abgenutzt, eine genaue Analyse und Lösung zur Reparatur steht noch aus.

Zum Jahreswechsel befanden sich die beiden Rahmenteile in der Instandsetzung, die Kreuzkopfgleitbahnen sind aufgearbeitet, neu ein-

gemessen und ausgerichtet. Die Achswellen wurden neu hergestellt, vor dem Aufpressen der Radkörper auf die Achsen wurden die Radkörper zuvor umfangreich instandgesetzt.

Die neuen Radreifen werden zu Beginn des Jahres 2010 unmittelbar nach dem Zusammenpressen der Radsätze aufgezogen.



Das Bild oben zeigt den Vorderwagen mit der oberen und unteren Kreuzkopfgleitbahn. Die Versteifungsbleche der Rahmenkonstruktion weisen erhebliche Korrosionsschäden auf, wie hier unter dem Führerstand (Bild unten).

Alle Achslagergehäuse sind repariert und die sich im Januar in der Neufertigung befindlichen Lagergehäuse werden umgehend eingepasst.

Sobald die Radsätze in die Rahmenteile eingebaut sind, wird mit der Instandsetzung bzw. Erneuerung der Triebwerks- und Steuerungssteile begonnen.

Text und Fotos: **Harald Zimmer**



Bis dato habe ich die Gambriusfahrt nur im Planzug ab 14:10 erlebt.

Da noch einiges an Überstunden und Urlaub abzubauen war, habe ich mich bereit erklärt, im Lokschuppen beim Aufbau bzw. Abbau zu helfen. Ich habe dann fälschlicherweise gedacht, mit den zu erledigenden Kleinigkeiten sind wir dann ruck-zuck fertig.

Doch da etwas Platzmangel herrscht, musste das zu benötigende Material aus vielen Lagerplätzen zusammengesucht werden. Angefangen vom Auskehren, über Bestuhlung stellen, dekorieren, Flaschen einräumen, usw. usw.

Abends wurden die Helfer dann zahlreicher. Für den Zapf-, Spül- und Reinigungsdienst wurde dann schon einiges mehr an Personal gebraucht. Und da waren noch 5 Kölsch-Träger, der Servierwagen mit den alkoholfreien Getränken sowie jemand mit der Schnaps- bzw. Weinabteilung unterwegs. Für mich persönlich war es dann schon ein Unterschied, ob sich 245 Fahrgäste auf mehrere Waggons verteilen oder kompakt im Lokschuppen Platz genommen haben. Die Firma Schwenzfeier hat dann das Essen aufgetischt und ausgeteilt. Meister Siggie Klein und Beat Harald haben dann bis Mitternacht ein abwechslungsreiches Musikprogramm dargeboten.

Die Tanzfläche wurde eifrig genutzt. Aber das Vorher hat auch ein Nachher. Nach Auszug der letzten Gäste ging es dann ans Saubermachen. Und als man dann am Ende der Arbeiten auf die Uhr geschaut hat, war wohl keiner böse, dass die Ruhstätte nicht mehr weit war. Ob bei dieser Veranstaltung als Fahrt im Zug oder nachher im Lokschuppen, es hat mir Spaß gemacht. Es hat mir auch viel genützt, dass ich im Lokschuppen ein quasi eingespieltes Team um mich herum hatte. So brauchte ich als Servicekraft vom Zug nicht gerade wie ein blindes Huhn durch die Gegend zu laufen.

Manfred Theisen

Die portugiesische Mallet



Um den Dampfbetrieb auf der Brohltalbahn (BEG) wieder aufnehmen zu können, konzentrierte sich die Arbeit der IBS in den letzten Jahren auf die Wiederinstandsetzung der vereinseigenen schweren Mallet 11sm. Trotz unvorhersehbarer Rückschläge besteht die Hoffnung, das historische Dampfross noch im Jahr 2010 wieder auf den Gleisen der Brohltalbahn fahren zu sehen. Im Schatten dieser Reaktivierung, auf die ich mich schon freue, wurde eine zweite Mallet erworben, die in Portugal ausfindig gemacht werden konnte.

Diese Sache machte mich neugierig, und so führte ich im Juli 2009 ein aufschlussreiches Gespräch mit Harald Zimmer, der an der Überführung der Lok maßgeblichen Anteil hatte. Nach unserem Gespräch erschien in Heft 2-3/2009 des Mitgliederzeitungsmagazins „Die Brohltalbahn“ ein interessanter Bericht von Karsten Friedrichs über die jüngste Neuerwerbung der IBS, so dass ich mich auf einige Ergänzungen beschränken möchte, die die Hintergründe zusätzlich erhellen.

Harald Zimmer, seines Zeichens BEG-Werkstattleiter, berichtete, dass Joachim Hillenbrand um 2003 die Idee hatte, eine portugiesische Mallet als „Reserve“ für die ferne Zukunft nach Brohl zu holen, weil mit den polnischen Px48-Lokomotiven kein befriedigender Betrieb möglich war.

Zwei Schwestermaschinen der portugiesischen Wunschkandidatin waren schon seit Jahren im Schweizer Jura (Anm. d. Redaktion: bei den „Chemins de Fer du Jura“) aktiv, und zwar zur Zufriedenheit der Beteiligten. Das ließ das Interesse an einer baugleichen Lok erwachen; in Portugal gab und gibt es davon weiterhin noch einige in passablem Zustand. Die notwendigen Kontakte mit den Südeuropäern wurden dann im Jahre 2006 mit Er-

folg geknüpft. Der nach längerem Hin und Her mit der portugiesischen Staatsbahn (CP) schließlich ausgehandelte Kaufpreis macht die vierachsige Mallet zu einem echten Schnäppchen.

Die Lok war bis ca. 1975 im Vorortverkehr der Stadt Porto aktiv und bis etwa 1989 noch auf der vom



Lokfriedhof in Regua. Foto: Michael Wolff

Durotal ausgehenden Nebenstrecke ins Tuatal im Einsatz. Anschließend wurde sie, zusammen mit anderen alten „Schmalspurbahnschätzchen“, so Harald, Mitte der 90er Jahre in einem Schuppen in Pocinho hinterstellt, so dass der Erhaltungszustand der Substanz recht passabel ist, aus technischer Sicht teilweise sogar besser als der der IBS-eigenen 11sm.

Laut Harald war es ein Glücksfall, dass die vierachsige Mallet ausgewählt wurde und nicht eine der sechssachsigen Maschinen, die alternativ angeboten worden waren. Letztere standen in Regua und das dortige Gelände ist auf Grund der topographischen Verhältnisse und Bauungen der letzten Jahre nur noch auf dem Schienenweg erreich-



Der alternative sechssachsige Loktyp in Regua
Foto: Harald Zimmer

bar; ein Abtransport mit LKW-Tieflader wäre nicht möglich gewesen.

Man hätte die sechssachsige Mallet nicht mit vertretbarem Aufwand heraus bekommen. Von Seiten der technischen Merkmale und unter historischen Gesichtspunkten ist die vierachsige Mallet ohnehin die bessere Wahl für die Brohltalbahn.

Während die Auswahl der adäquaten Mallet leicht fiel, und selbst der Kauf der Lok mit etwas Geduld



Abfahrt nach Portugal. Foto: Harald Zimmer

zufriedenstellend abgewickelt werden konnte, erwies sich die Überführung nach Brohl als unerwartet zähe Geduldssprobe für die Beteiligten. Für den Transport hatte man sich auf einen niederländischen Unternehmer verständigt, der sich in der Vergangenheit bei vergleichbaren Spezialtransporten bewährt hatte.

Zuvor musste ein dreiköpfiges Brohltalbahner-Team, bestehend aus Michael Castor, Thomas Kraft und Harald Zimmer mit dem Bully und entsprechender Ausrüstung nach Portugal fahren, um die exponierten Teile der Lok für den Transport zu demontieren.

Dies erwies sich in der engen Halle als gar nicht so einfach. Der



Hoffentlich brennt nichts an: Demontage des Dampfdoms.
Foto: Harald Zimmer

300 kg schwere Dom etwa wurde mit einer improvisierten Hebevorrichtung abgehoben. So war schließlich alles vorbereitet, doch das Schwerlastfahrzeug kam und kam nicht, trotz schriftlicher Zusage.

Es stellte sich heraus, dass der Transportunternehmer zwar die notwendige Genehmigung für die Überführung nach Deutschland besorgt hatte, nicht aber für die leere Hinfahrt des Spezialfahrzeuges von Holland nach Portugal. Trotz des Versprechens, die fehlende Genehmigung umgehend zu besorgen und kurzfristig noch in Portugal zu erscheinen, passierte nichts.



Hier wird nicht auf den Zug gewartet, sondern auf das Transportfahrzeug, was dann nicht kam. Foto: Harald Zimmer

Nach Tagen des Wartens gaben die Brohltalbahner auf und fuhren frustriert nach Deutschland zurück; ein Großteil des Werkzeuges und notwendiges Hilfsmaterial für die Verladung wurde in Pocinho zurückgelassen.

Vor Ort war man inzwischen zum Dorfgespräch geworden; die Portugiesen zeigten nach anfänglicher Reserviertheit zunehmende Sympa-



Nachbarschaftshilfe vor Ort: Abheben des Führerhauses mit dem Gabelstapler einer ortsansässigen Zementfabrik. Foto: Harald Zimmer

thie und Mitleid für die unglücklichen Brohltalbahner, die vom Transportunternehmer so folgenswer versetzt worden waren.

Wenige Wochen später erfolgte der zweite Anlauf. Der Unternehmer versicherte hoch und heilig, dass nun alle Papiere beisammen seien und das notwendige Material (Verladerampe, Holzbohlen) aufgeladen sei. Wieder reiste das inzwischen auf zwei Personen reduzierte Team der Brohltalbahn, nämlich Thomas und Harald, nach Portugal, diesmal mit dem Flugzeug (Werkzeug und Material waren ja noch vor Ort), um auch noch das Führerhaus zu demontieren und die Lok nach draußen zu schieben. Die Portugiesen aus dem Dorf leisteten freundliche Hilfe und der Gabelstapler der ortsansässigen Zementfabrik konnte auch zur Unterstüt-



Der nächste Schock: Ein ungeeignetes Transportfahrzeug. Foto: Harald Zimmer

zung eingespannt werden. Zur Freude der Beteiligten ließ sich die Lok leicht bewegen; ein gutes Zeichen im Hinblick auf den Erhaltungszustand.

Schließlich die nächste böse Überraschung: Anstelle des zugesagten Tiefladers erschien ein anderes Transportfahrzeug, das von einem Subunternehmer gestellt wurde. Die mitgeführte Rampe erwies sich als zu niedrig (oder der LKW als zu hoch, ganz wie man will), der Lastwagen als zu klein, um die Lok inklusive Werkzeug, Verladerampe und Hilfsmaterial nach Brohl zu bringen.

Ein CP-Techniker bestätigte die Einschätzung der Brohltalbahner, dass eine sichere Verladung auf diesen LKW nur mit Kran möglich

wäre. Dieser hätte aber aus Porto kommen müssen und wäre viel zu teuer gewesen. Mit irgendwelchen improvisierten Notlösungen zu arbeiten, verbietet dagegen Haralds Gewissenhaftigkeit. Schweren Herzens musste der „falsche“ Tieflader daher zurückgeschickt werden. Für mich eine absolut nachvollziehbare Entscheidung. Wäre bei einer improvisierten Ladeaktion mit einem Koloss von über 40 Tonnen etwas schief gegangen, wäre der Aufschrei noch größer gewesen als der, der nach der missglückten zweiten Transportaktion ohnehin zu vernehmen war. Lieber eine abgeblasene



Endlich das richtige Fahrzeug: Aufbau der Rampe. Foto: Michael Wolff

Aktion als eine missglückte, die der wertvollen Fracht vielleicht unabsehbaren Schaden zugefügt hätte.

Nachdem der niederländische Unternehmer nun zum zweiten Mal gepatzt hatte, entschied man sich für einen rheinischen Anbieter, die Firma Hack aus dem nahen Neuwied, der vorher bereits die 11SM nach Klostermansfeld gebracht hatte und dabei bereits wertvolle Erfahrungen sammeln konnte.

Bei der Begleitung der Vorbereitungen zur Erlangung der Genehmigungen für die Fahrt des Tiefladers nach Portugal und zurück wurde Harald und den anderen Beteiligten aus Brohl erst richtig bewusst, mit welchen bürokratischen Hürden hier zu kämpfen ist. So sind Sondergenehmigungen für drei zu durchfahrende Länder notwendig, welche völlig unabhängig voneinander zu beantragen sind und durch die Staaten natürlich auch nach unterschiedlichen Bearbeitungszeiten

mit unterschiedlichen Laufzeiten genehmigt werden.

Da bedarf es schon einer gewissen Portion Glück, dass das am Schluss alles zusammenpasst. Vielleicht war auch das ein Grund für das Scheitern des zuerst beauftragten Spediteurs. Der Transport durch die Firma Hack war zwar teurer, dafür tauchte der Tieflader aber zuverlässig am 21. Januar 2009 mit passendem Gerät in Portugal auf. Unter dem Beifall zahlreicher Bewohner verlief der dritte Anlauf zum Abtransport erfolgreich. Nach nur vier Stunden war die Lok verladen, und es konnte endlich nach



Geschafft! Ankunft in Brohl am 29.10.2009.
Foto: Michael Wolff

Brohl gehen. Dort kam die „neue“ Mallet eine Woche später an.

Im weiteren Verlauf des Gesprächs erklärte mir Harald Zimmer einiges mehr über die portugiesische Mallet. So bezeichnete er die Lok als „Arbeitsvorrat“ für spätere Zeiten. Zwar wird eine vollständig wieder aufgearbeitete 11sm den Dampfbetrieb der nächsten Jahre gut sicherstellen können, aber irgendwann werden auch an einer generalüberholten 11sm wieder umfangreichere Reparaturen fällig. Und dann sei es gut, wenn man eine Reserve hat, die leistungsmäßig mithalten kann. Die 11sm habe bei 48t Gewicht mindestens 400 PS, womit sie für den Dienst auf der Brohltalbahn sehr geeignet sein werde. Die portugiesische Mallet (bisherige CP-Bezeichnung: E 168) taxierte er auf annähernd die gleiche Leistung, womit sie den Gastloks der HSB, die in den letzten Jahren auf der Brohltalbahn kurze Gast-

spiele absolviert hatten, überlegen wäre. Die Harz-Mallets hatten ca. 255 PS und die Lok „Fiffi“ etwa 300 PS. Mit rund 40-42t Gewicht wäre die E 168 ein fast gleichwertiger Ersatz für die 11sm. Apropos E 168: Über die künftige Bezeichnung der Lok bei der Brohltalbahn möchte Harald gar nichts geschrieben wissen. Er erklärt mir jedoch, dass nach der alten Typisierung der ehemaligen „Westdeutschen Eisenbahngesellschaft“ (die Anfang des 20. Jahrhunderts auch für die Brohltalbahn zuständig war und die Bezeichnungen festgelegt hat) eine Mallet über 40 Tonnen als „schwere Mallet“ (sm) geführt wurde. Damit wird mir auch klar, warum ein Unbekannter das Führerhaus der Neuerwerbung (etwas voreilig?) mit „13sm“ beschriftet hat. Die 12sm, eine längst verschrottete Schwestermaschine der 11sm, war in der gängigen Nummerierung bisher die „letzte“ schwere Mallet der Brohltalbahn. Folglich wäre die Bezeichnung „13sm“ die logische Konsequenz. Harald bittet jedoch um Zurückhaltung. Das sei noch nicht entschieden, genauso wie die heikle Frage der Lackierung. Die 1934 von der Brohltalbahn erworbene Hanomag-Mallet etwa lief unter der Bezeichnung „Lok II“, obwohl sie unzweifelhaft eine schwere Mallet war. Sie wurde folgerichtig in das neue Nummernschema der Brohltal-Eisenbahn eingereiht, welches offensichtlich mit Inbetriebnahme der „Lok I“ im Jahre 1930 eingeführt wurde. Den technischen Zustand der E 168 bezeichnet Harald, dem äußeren Anschein zum Trotz, als überraschend gut. Die Wartungsarbeiten und Reparaturen an der Lok seien von den Portugiesen sehr gewissenhaft durchgeführt worden, ganz im Gegensatz zu den „schlampig gewarteten“, inzwischen wieder verkauften Px48 sowie „gewissen Dieselloks, die auch von der iberischen Halbinsel stammen“. Der Rahmen sei gut erhalten, besser als bei der 11sm, und Frostschäden werde die E 168 auch sicher nicht haben. Einige Kleinteile fehlten, da

die Lok zuletzt wohl als Ersatzteilspender gedient hatte, aber diese seien ersetzbar. Etwas schwieriger sei die Rekonstruktion von Schornstein und Blasrohr, die man aber nach dem Vorbild der schweizer Schwester-Lok realisieren könne. Ähnliches gilt für das Führerhaus. Auf den Zeithorizont angesprochen, erläutert mir Harald, dass man in den nächsten Jahren darüber gar nicht erst nachzudenken braucht. Welcher Aufwand hinter einer solchen Aufarbeitung steckt, erfahren wir ja gerade hautnah an der 11sm. Der Kauf der Lok sei eine Investition in die ganz ferne Zukunft. In der Zwischenzeit werde man allenfalls einige Konservierungsarbeiten durchführen; die Herrichtung von Fenstern und Dach sowie ein provisorischer Anstrich zur besseren Präsentation gegenüber unseren Besuchern sind denkbar. Wer von den Mitgliedern allerdings mehr tun will, sei dazu herzlich eingeladen. Am Ende des Gesprächs weiß ich einiges mehr über die Neuerwerbung der Brohltalbahn und ich freue mich, dass es den Verantwortlichen gelungen ist, die „Zukunftshoffnung“ zu günstigen Konditionen nach Brohl zu holen. In Zeiten, wo brauchbare Schmalspurdampfloks kaum noch zu bekommen sind, ist der Ankauf der E 168 in meinen Augen eine absolut sinnvolle Investition. Dass der Transport von Pech und Pannen begleitet war, sollte davon nicht ablenken; im Gegenteil, das Thema wird zur Legendenbildung um die portugiesische Mallet beitragen.

Mich hat das Thema schon jetzt in den Bann gezogen; sollte die Lok bis zu meiner Pensionierung (in voraussichtlich 18 Jahren) noch nicht wieder flott sein, könnte ich mich, wenn ich dann mehr Zeit habe, vielleicht in irgendeiner Form an ihrer Reaktivierung beteiligen. Mal sehen, was die Zukunft für die E 168 bringt; bis zu einem möglichen Einsatz auf der Brohltalbahn wird jedenfalls noch sehr viel Wasser den Rhein hinab fließen.

Rolf Toonen

„Herr der Blumen“

Nachruf auf unseren Vereinskameraden Kurt Weiland

In den Mittagsstunden des 17.12.2009 verstarb überraschend nach kurzer schwerer Krankheit, für uns alle unfassbar, einer unserer rührigsten Vereinskameraden aus dem Kreis der aktiven Mitglieder: Kurt Weiland. Als „Herr der Blumen“ hatten wir ihn in einer unserer letzten Ausgaben der „Brohltalbahn“ anerkennend benannt, da er sich Zeit seines aktiven Lebens innerhalb der IBS liebevoll um die Gestaltung der Außenanlagen von Werkstatt und Lokschuppen gekümmert hatte.

Als geradezu „übermenschlich“ müssen jedoch seine Aktivitäten im Zusammenhang mit der Restaurierung der alten Wagenwerkstatt betrachtet werden. Wir glauben, dass die Feststellung ehrlich und zutreffend ist, dass das über viele Jahrzehnte hinweg dem Verfall preisgegebene Gebäude von niemandem mehr als „rettbar“ betrachtet wurde. Umso bewundernswerter ist die unendliche Geduld, mit der Kurt über viele Jahre hinweg in mühselig kleinen Schritten seine Fähigkeiten als Maurer und Polier zur Erhaltung des denkmalwürdigen Gebäudes einsetzte. Wer die alte Wagenwerkstatt heute in neuem Glanz, mit dem vorbildlich restaurierten Fachwerk betrachtet, ahnt, mit welchem Fleiß Kurt an dieses Werk herangegangen ist. Gemeinsam mit Martin und Thomas Bickenbach schuf er auch die Voraussetzung für die Neueindeckung des Daches und das Wiedereinsetzen der Fenster. Es ist wohl nicht übertrieben festzustellen, dass Kurt sich allein mit der Sanierung und Bewahrung eines der ältesten Gebäudeteile der Brohltal-Eisenbahn schon zur Zeit seines Lebens noch ein Denkmal setzte! Zuletzt vollendete er noch alle Verputz- und Anstricharbeiten im Außenbereich der Werkstatt und half so, auch das Erscheinungsbild in der Brohltal-Eisenbahn innerhalb der Ortsgemeinde Brohl erheblich aufzubessern.



Foto: Rolf Toonen

Das „KW“ am Fundamentverputz des Wasserkrans in Brohl verrät darüber hinaus, dass er gemeinsam mit Frank Muth auch den Wasserkran und den Wasserbehälter im Bereich des Bahnhofes wiedererrichten half und damit einen unserer lang gehegten Träume erfüllte. Auch am Wiederaufbau der Wasserstation in Brenk hat er entscheidend mitgewirkt. Kurt hatte neben seiner Wahlheimat Koblenz auch die Brohltal-Eisenbahn sehr in sein Herz geschlossen. Hier verbrachte er die meiste Zeit seines Ruhestandes.

Wir vermissen sein immer freundliches und große Zufriedenheit ausstrahlendes Wesen! Von seiner schweren Krankheit gezeichnet, hatte Kurt es sich nicht nehmen lassen, noch am ersten Wochenende bei der Gleisbauaktion im Bereich des Dickberges nach dem Rechten zu schauen. Selbst da hatte er sich nichts anmerken lassen und auch dort nur Wenigen seine bevorstehende Operation angekündigt. Umso schlimmer traf es uns alle, als wir davon erfuhren, dass er den doch lebensrettenden Eingriff nicht überlebt hatte. Wir können es immer noch nicht fassen!

Kaum ein Brohltalbahner, den nicht das Gefühl beschleicht, dass seither auf dem Hof, oben vor der Schreinerei, der schon seit vielen Jahren ihm zu Ehren den Namen „Kurt-Weiland-Platz“ trägt, etwas fehlt. Eigentlich war er ja immer da. Nur freitags kam er nicht, da war Einkaufstag mit seiner Frau Rita, die er vor rund einem Jahr geheiratet hatte. Sie teilte sein Interesse an unserer schönen Eisenbahn, unterstützte ihn bei seinem Hobby und kam selbst – so wie es ihre Freizeit zuließ – gerne mit Ihrem Kurt zu uns. Ihr und uns fehlt er nun sehr!

Beeindruckend und seine Beliebtheit zeigend, begleiteten wir Kurt mit rund 30 aktiven und inaktiven Mitgliedern, mit seinen nächsten Angehörigen auf seinem letzten Weg. Besonders berührend war dabei der Gottesdienst, den einige unserer aktiven Mitglieder mitgestalteten.

Wir, die Brohltalbahner, werden ihn sehr vermissen – nicht nur beim Feierabendbierchen, das wir jetzt künftig ohne ihn trinken müssen, oben auf dem Hof, auf dem „Kurt-Weiland-Platz“ vor der Schreinerei.

Wir werden ihn nicht vergessen! Unser Mitgefühl gehört seiner lieben Ehefrau Rita und seinen Angehörigen.

Stephan Pauly
Stellvertretender Vorsitzender IBS

Stefan Raab
Geschäftsführer Brohltal-Schmalspureisenbahn GmbH

Blick über den Zaun (2)

Dieser zweite Beitrag „Ein Blick über den Zaun“ soll einen kurzen Einblick in die Entwicklungs-Geschichte der BERNER OBERLAND BAHN (BOB) geben. Von dem Rollmaterial dieser Bahngesellschaft laufen zwischenzeitlich 5 Plattform-Personen- und (in Zukunft) 1 Gepäckwagen auf den Gleisen der Brohltalbahn (BEG).

Die BOB ist eine kombinierte Adhäsions- und Zahnradbahn. Sie verkehrt im Schweizer Mittelland von Interlaken-Ost auf einer, sich in Y-form gabelnden, ungleichmäßig ansteigenden Streckenführung nach Grindelwald und Lauterbrunnen. Sie dient damit als umfassender Zubringer für die an Unterwegs-Bahnhöfen und an den Endstationen startenden, „eigentlichen“ Gebirgsbahnen in das Berner Oberland.

Im Jahr 1890 begann der Fahrtrieb mit Dampfloks-Zügen. Die

Fahrt führt von Interlaken-Ost zunächst über 8,2 km bei ca. 2,5%-Steigung nach Zweilütschinen.

Hier zweigen ab: der 4,1 km lange Streckenast nach Lauterbrunnen mit zwei Zahnstangenabschnitten mit je 6% bzw. 9% Steigung und der 11,1 km lange Streckenast nach Grindelwald mit ebenfalls zwei Zahnstangenabschnitten von

je 3,2km in 12% bzw. 10% Steigung. Gewählt wurde das Riggensbachsche Leiter-Zahnstangen System mit Zähnen in einem U-förmigen Profil.

Die Elektrifizierung der Bahn erfolgte ab 1914 mit einer Betriebsspannung von 1500 Volt Gleichstrom. Der Fahrbetrieb wurde zunächst mit dreiachsigen Elloks HGe



BOB-Konzept Bahn 2000 : Moderner Nahverkehrs-Pendelzug mit Triebwagen ABeh 4/4 306 am 16.06.2005 im Bahnhof Wilderswil. Foto: K. Friedrichs



Plattformwagen und Rangierlok HGe 3/3 Nr. 20 in Interlaken Ost.. Diese Lokomotiven kamen mit dreiachsigen Personenwagen noch bis Ende der 70er Jahre zum Einsatz. Nr. 24 und 29 sind noch im Bestand der BOB.



Jahrzehntelang das typische Erscheinungsbild: Triebwagen vor Plattformwagen.



Zur Ablösung vorgesehene Plattformwagen und neue geschlossene Fahrzeuge.

3/3 und den 2- und 3-achsigen, offenen Plattform-Personenwagen weitergeführt.

Diese kleinen Elloks mussten, wie schon zuvor die Dampfloks, an den Endstationen zeitaufwendig umgesetzt werden. Sie dienten dann später, noch bis hin in die 90-er Jahre hinein, zum Führen von Güter- und Hilfszügen.

Die zunehmende touristische Erschließung der alpinen Bergwelt im Berner Oberland ließ in den 30er und 40er Jahren die Besucher- und Touristenströme rasant ansteigen. In ihrer Funktion als Zubringerbahn konnte die BOB den Fahrgastzuwachs kaum noch bewältigen. Es mußte deshalb ein völlig neues Fahrzeugkonzept entwickelt werden.

Dafür wurden neu angeschafft: zunächst 3 – später noch 7 – Elektrotriebwagen AB(D)eh 4/4 (Nr. 301 bis 303 bzw. 304 bis 310) und dazu 4-achsige Plattformwagen (2 Stück

A-, 12 Stück B-, 5 Stück AB – sowie 5 Stück D-Wagen). Damit fuhr ab 1948/49 zunehmend von den leistungsstarken E-Triebwagen geführte Langzüge mit ca. 2- bis 3-fachem Platzangebot gegenüber früher. Die Einzelzüge nach Lauterbrunnen und nach Grindelwald fuhr – und fahren noch heute – von Interlaken-Ost bis Zweilütschlenen vereint in je einem superlangen Doppelzug. Das lästige Umrangieren der Triebwagen in der jeweiligen Endstation blieb aber teilweise bis Anfang der 90er Jahre erhalten.

Im Jahr 1983 beschloss der Bahnvorstand dann noch eine endgültig zukunftssträchtige Neuorientierung. Hauptzielrichtung war jetzt, die Gesamtumstellung auf einen PENDEL-Zugverkehr mit Trieb- UND Steuerwagen, sowie einer jeweils nach den Erfordernissen variablen Anzahl von (bis zu 7) moderner (geschlossener) Personenwagen.

Die Triebwagen wurden mit Vielfachsteuerung und alle Zwischenwagen mit entsprechenden Steuerleitungen ausgerüstet.

Diese Neuorientierung mündete dann schliesslich nahtlos und weiter ausgearbeitet in das BOB-KONZEPT „BAHN 2000“.



Ankunft der BOB-Wagen 234 und 235 am 12.05.2000 in Brohl

Fast alle offenen Plattformwagen aus den 40-er und 50-er Jahren wurden ab 1990 an interessierte Bahngesellschaften verkauft.

Die Brohltalbahn übernahm hiervon in Abständen 2 Stück AB-, 3 Stück B- und einen D-Wagen.

Text und sonstige Fotos:
A.und O. Wildeman

Bericht des Schatzmeisters

Spendenaktion 11sm

Folgender Betrag ist bis zum 31.01.2010 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 225.426,-

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 vom 01.09.2009 bis zum 31.01.2010:

Manfred Hirzmann, Unkel-Heister
Hans Josef Merzbach, Bonn
Aloys Delfs, Brohl-Lützing
Ursula Breuer, Burgbrohl
Herta Reiss, Köln
Spitzlei & Jossen Ingenieur-GmbH, Siegburg
Peter Ziegenfuss, Köln
Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing
Manfred Stützer, Königswinter-Ittenbach
Horst-Dieter Hettler, Waldesch
Stephan Käufer, Bonn
Klaus Nieten, Adenau
Dieter Schürmann, Burgbrohl
Frank Lieberwirth, Duisburg
Rudolf Gesell, Andernach
Jürgen Langen, Bonn
Jürgen Burkard, Heimersheim
Hans-Joachim Boltersdorf, Brohl-Lützing
Alois Lichter, Bad Breisig
Michael Wildt, Münster
Dr. Erich-Joachim Günter, Meckenheim
Dr. Ulrich Hauth, Koblenz

Stephan Pauly, Sinzig
Rainer Fuchs, St. Augustin
Ulrich Graffmann, Bonn
Jürgen Cadenbach, Mönchengladbach
Bernd Jäger, Rodgau
Werner Bierbrauer, Andernach-Kell
Harald Stein, Bonn
Klaus Schmidt, Troisdorf
Ulrich Schumacher, Bonn
Rolf Kleine, Bonn
Paul Barfuhs, Köln
Brigitte Verbarg, Köln
Hartwig Maassen jr., Bonn
Joachim Pawlowski, Bonn
Roland Molter, Aubange(Belgien)
Herbert Mosen GmbH, Brohl-Lützing
Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn
Anton Lankes, Bonn
Günter Voeller, Neuwied
Grill-Restaurant Gasper GmbH, Oberzissen
Jörg Schwarz, Bad Neuenahr-Ahrweiler
Isabella Schwarz, Bad Neuenahr-Ahrweiler
Hartmut Halm, Aachen
Raimund Dahm, Bonn
Klaus Schönenkorb, Köln
Tilman Kerstiens, Wassenach
Norbert Diederichs, Brohl-Lützing
Michael Haubner, Koblenz
Ernst Krusemarck, Troisdorf
Julius Bau, Köln
Dieter Buddrus, Cottbus

Allen Spendern sagen wir Danke für ihre wichtige Unterstützung. Wer noch nicht gespendet hat, ist bei uns herzlich willkommen! Wir benötigen die Hilfe von jedermann, um die Dampflok finanzieren zu können.

Tobias Baaden

Sp€ndenübergabe von Herrn Rhodius

Anlass für den Fototermin am 04.12.2009 neben den neuen Hallen des Rodius-Mineralbrunnens war die fotografische Dokumentation der bisher von Herrn Rhodius geleisteten großzügigen Spenden für die Wiederaufarbeitung der Lok 11sm
Foto und Text: **M. Baaden**



Im Bild v. links: die Herren Rhodius (Inhaber), Hillenbrand (1. Vors. IBS), Dr. Tack (Geschäftsf. Rhodius Mineralbrunnen), T. Baaden (Schatzmeister IBS), Raab (Geschäftsf. Betriebs-GmbH)

Aus dem Betriebsalltag Winterfahrt bei Winterwetter

Am 31. Januar 2010 fand im Brohltal eine Winterfahrt statt. Nachdem der Schnee weite Teile von Deutschland in der Hand hatte, versprach diese Fahrt eine echte Winterfahrt zu werden. Der Zug bestand aus 3 Personenwagen, einem Gepäckwagen und der Lok D2. Von Brohl aus führte die Fahrt mit etwa 100 Fahrgästen nach Oberzissen durch das wunderschön verschneite Brohltal.

In Oberzissen wurde eine Pause eingelegt. Von hieraus gab es die Möglichkeit, an einer geführten Wanderung durch den Schnee teilzunehmen. Einige Mitglieder des Zugpersonals, zu denen auch der Autor gehörte, fuhren mit der Lok D2 von Oberzissen nach Brenk um die Spur freizufahren und die Bahnübergänge mit Schaufeln von Schnee und Eis zu befreien.

Im Bahnhof Brenk mussten die Weichen per Hand von Schnee befreit werden, damit der Zug später von Oberzissen aus sicher nach

Brenk gelangen konnte. Nachdem die Weichen von Schnee und Eis befreit waren, fuhr die Lok wieder zurück nach Oberzissen, um mit einem Personenwagen die Fahrgäste die nicht mit wandern gegangen waren, nach Brenk zu bringen. In Brenk wurde die Lok umgesetzt, und der Zug fuhr zurück nach Oberzissen.

Dort wurden die restlichen Wagen angehängt. Nun musste nur noch auf die Wanderer gewartet werden. Nachdem diese angekommen waren, ging die Fahrt gemüt-

lich zurück nach Brohl. Hier wurde der Zug vom Zugpersonal noch ausgeräumt und gereinigt. Für den Autor war es die erste Fahrt im Schnee, innerhalb von dreieinhalb Jahren aktiver Tätigkeit und er wird diese so schnell nicht wieder vergessen, da eine Fahrt im Schnee mit Spurfahren und Weichen freimachen schon etwas besonderes ist.



Zurück vom Schneeräumen: D2 bei Brenk

Hunde reisen mit dem Vulkan-Express

Am 20. September 2009 reisten 27 Hunde und 30 Begleiter mit dem ersten Zug von Bad Tönisstein nach Niederzissen und mit dem letzten Zug wieder zurück. Von Niederzissen aus begaben sich die Vierbeiner auf eine Wanderung. Anlass dafür war die Abschlusswanderung von „Dog's on tour“, einer Interessengemeinschaft, die mit dem Tierheim Andernach monatlich Hundewanderungen durchführt. Die Fahrt mit den Hunden gestaltete sich, wie auch im vergangenen Jahr, als das Tierheim Andernach zum ersten Mal eine Fahrt mit etwa gleicher Anzahl von Hunden machte, sehr ruhig.

Texte und Fotos: **Daniel Brüser**

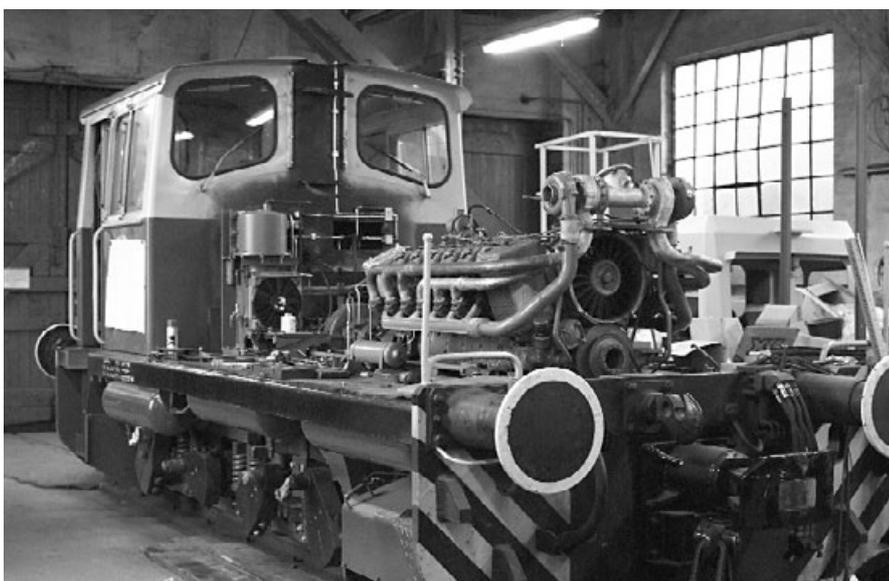


AKTUELLES aus der Werkstatt

Hauptuntersuchung der Lok D1

Bereits vor einiger Zeit wurden Fahrwerk und Bremsgestänge umfangreich überarbeitet, ebenso wurden die Führungen der Zug- und Stoßvorrichtungen ausgebessert, die Stößel der beiden Mittelpuffer wurden durch neu hergestellte ersetzt. Da der ehemals in der Lok eingesetzte Motor großen Verschleiß aufweist, wurde ein gebrauchter Ersatzmotor beschafft.

Um den „neuen“ Motor einsetzen zu können, war es unter anderem nötig, einige Teile von dem alten in den neuen Motor zu tauschen, wie z.B. die Ölwanne. Letztlich konnte der Motor nach einem Probelauf im Dezember 2009 in die Lokomotive eingebaut werden, nachdem auch der neue Luftpresser seinen Platz anstelle der ehemaligen Vakuumpumpe gefunden hatte. Nach dem Einbau der Getriebeölrohre konnte nun die Überarbeitung der pneumatischen Steuerung abgeschlossen werden. Bevor die Lokomotive wieder eingesetzt werden kann, sind als wichtige Arbeitsschritte noch das Herstellen von neuen Lagern für die Treibstangen und die komplette Erneuerung der elektrischen Anlage zu nennen.



Lok D 1 soll zu Ostern 2010 wieder im Einsatz sein.

Foto: Simeon Langenbahn

Hauptuntersuchung Wagen 53

Seit einigen Wochen ist Wagen 53 zur Hauptuntersuchung in unserer Werkstatt.

Begonnen wurde mit dem Entfernen der alten Dachhaut, dem Abheben des Wagenkastens von den Radsätzen, dem Entfernen der Seitenblechung und der Demontage der Anbauteile der ersten Bühne.



Blick in die Werkstatt. Die neue Bühne am Wagen 53 (links) ist schon montiert worden. Allerdings gibt es noch viel Arbeit an den Seitenverkleidungen. Die Lok E 168 (rechts) ist wetterfest untergestellt und wartet auf bessere Zeiten.
Foto: K. Friedrichs

Die Bühnen werden zur Anpassung an unsere anderen Personenwagen durch das Anbringen von Winkelstahl ungefähr 40 mm höher gelegt, das Bühnengeländer wird zum Unfallschutz ebenfalls höher ausgeführt werden.

Nachdem das nun durch das Entfernen der Seitenblechung sichtbare Holzuntergestell überprüft

wurde und auszubessern ist, wird nach der Erneuerung der Bleche eine Neulackierung des Wagens durchgeführt; auf dem Dach wurde bereits mit dem Anbringen einer neuen Dachhaut begonnen.

Das Bremsgestänge des Wagens wird zur Zeit Teil für Teil demontiert und überprüft, schadhafte Teile werden erneuert und danach wieder eingebaut.

Die im Fahrwerk eingebauten Blatt- und Evolutfedern des Wagens müssen erneuert werden, der Auftrag dazu wurde bereits an eine Fremdfirma vergeben.

Simeon Langenbahn

Noch ein Blick über den Zaun

Die südafrikanische Dampflokomotive „Drakensberg“ in der Schweiz

Wer als Eisenbahnfreund heute eine im Originalzustand erhaltene südafrikanische Dampflokomotive der berühmten Bauart „Garrett“ im Betriebszustand besichtigen möchte, muß deswegen nicht extra nach Südafrika reisen. Alle zwei Monate gibt der Verein „Schinzacher Baumschulbahn“ seinen Besuchern die Gelegenheit, diese Attraktion live zu erleben.



die Mitglieder mit der Frage, wie es möglich sein könnte, eine solche Dampflokomotive der Bauart „Garrett“ beschaffen zu können.

Mit der Nachricht aus Südafrika, daß dort Exemplare dieser Bauart ausrangiert werden sollen, wurde der Wunsch, eine derartige Lok zu besitzen, für den Verein bald Wirklichkeit.

Mit dem Erwerb der ehemaligen Lok NGG 13 Nummer 60 „Drakensberg“ Baujahr 1927 aus der ersten Serie der Firma Hanomag (Hannover), die in Südafrika Jahrzehnte treue Dienste leistete, wurde der Verein Schinzacher Baumschulbahn um eine weitere Attraktion reicher.

Die Gelenkdampflokomotive der Bauart „Garrett“ hat sich vor allem in Südafrika einen Namen gemacht. Dieser hierzulande nahezu unbekannte Dampfloktyp zeigte aber auch in einigen wenigen europäischen Ländern seine Leistungsfähigkeit. Die Spurweite beträgt bei der „Drakensberg“ nur 60 cm.

Der Dampflokomotive-Verein „Schinzacher Baumschulbahn“ beschäftigt sich schon seit seiner Gründung mit der Präsentation möglichst verschiedener Schmalspureisenbahnen. Seit 1979 beschäftigten sich



Begegnung Lok „Drakensberg“ mit Lok „Pinus“



Kreuzung der „Drakensberg“ mit Lok „Molly“

It's a long, long way ...

Der Weg von der Fabrikation bei der Hanomag bis zum Transport der „Garrett“ von Südafrika in die Schweiz war ein langwieriges und schwieriges Unterfangen. Begonnen hatte alles mit der Aufgabe eines Auftrages zur Konstruktion einer Schmalspurgarratt mit einer maximalen Achslast von 7.2 Tonnen, die eine Eignung für Strecken mit Standardgleismaterial von 17.5 kg/m aufweisen sollte. Für die Umsetzung des Projektes wurden Spezialisten aus London und aus Pretoria hinzugezogen.

Des Weiteren bedurfte es des Erwerbs von Lizenzrechten der englischen Firma Beyer Peacock in Manchester. Mit der Konstruktion von zunächst drei „Garretts“ – darunter auch die sich im heutigen Besitz der Schinzacher Schmalspurbahn befindliche NGG 13 Nr. 60 – wurde für die darauffolgenden Jahrzehnte der Standard für Südafrikas Schmalspur-„Garretts“ gesetzt. Ende 1927 trafen sie in Südafrika ein, wurden in bahneigenen Werkstätten wieder montiert und im Anschluß daran in Betrieb gesetzt. Die Nummer 60 des Vereins wurde der „Alfred County Railway“ in Port Shepstone zugeteilt. Bereits während der Herstellung der ersten drei geordneten Lokomotiven bestellte die SAR zwei weitere Loks. Den ersten positiven Betriebserfahrungen mit den „Garretts“, folgten noch weitere sieben

Bestellungen bei Hanomag, die 1928 fertiggestellt wurden.

Der Kauf der NGG Nr. 60 durch den Schinzacher Verein erklärt sich aus der Tatsache, daß diese Lok aus der allerersten Hanomag-Serie stammt und die Schließung der Firma kurz bevor stand. Daher bekam der Besitz einer solchen Lokomotive einen herausragenden Stellenwert für die Eisenbahnliebhaber.

Als der Kauf schließlich unter Dach und Fach stand, ergaben sich weitreichende Überlegungen bzgl. des aufwendigen Transports von Südafrika in die Schweiz. Wie vorauszu sehen, war der Transport nach Europa nur in der Zerlegung der Garrett in ihre drei Hauptbestandteile möglich: je eine Antriebseinheit mit den entsprechenden Tenderaufbauten und der Brückenrahmen mit Kessel und Führerhaus.

Aufgrund ihrer Erfahrungen mit der Bauart „Garrett“ erhielt die SAR schließlich den Auftrag für die Verladung und den Transport der Lok bis zur Verschiffung in Durban. Das Vorhaben, die Lok zunächst teilweise zu zerlegen und via Kapspur bis in den Hafen zu überführen, wo dann die Verladung auf Flat-Container erfolgen sollte, wurde nach Arbeitsbeginn in Umlaas Road seitens der SAR verworfen. Als einfacher erachtete die SAR, die Container gleich nach Umlaas Road hinaufzuführen, um die Lok dort nur einmal

an den Kranhaken nehmen zu müssen. Voraussetzung für dieses Vorgehen war allerdings ein Straßentransport nach Durban. Eine Verladung per Bahn kam wegen der Überhöhe nicht mehr in Betracht. Die Verschiffung erfolgte im Hafen von Durban auf das Schiff „MS Waterberg“ mit dem Bestimmungsziel Rotterdam. Nachdem dieser Meilenstein überwunden war, galt es, die Fracht in die Schweiz zu transportieren. Der ursprüngliche Plan, die Fracht mit der Bahn bis nach Schinzach zu überführen, scheiterte an der Ablehnung der Deutschen Bahn, gewisse niederländische Güterwagen über ihre Gleise rollen zu lassen.

So bemühten sich die Organisatoren des Transportes um die Bestellung von Güterwagen der Deutschen Bahn. Dies erwies sich allerdings als zu kompliziert und zu zeitaufwendig.

Währenddessen häuften sich die Liegegebühren für die Lok im Hafen von Rotterdam. Der Zeitdruck erforderte unkonventionelle Methoden für den Weitertransport. Es gelang, einen „wilden“ Schiffseigner aus Osteuropa für die Weiterfahrt auf dem Rhein anzuheuern, der aber den Nachteil auswies, nicht in die Schweiz hineinfahren zu dürfen. Damit endete die Rheinfahrt der „Garrett“ in Basel.

Der Straßentransport durch die Stadt Basel erfolgte schließlich mit Hilfe einer Polizeieskorte am frühen Morgen des 14. Februars 1986. Die letzte Etappe nach Schinzach-Dorf wurde innerhalb eines halben Tages zurückgelegt. Durch die Überhöhe waren Umwege nötig, so daß die Fracht letztlich am frühen Nachmittag bei der SchBB eintraf, wo sie umgehend wieder zusammgebaut worden ist.

Der aufwendige Transport der „Garrett“ endete unter Zuhilfenahme zweier Dieselloks und einem Lastwagen im Depot des Vereins „Schinzacher Baumschulbahn“.

Text und Fotos: **Julia Keßel**

Die Brohltalbahn vor 20 Jahren – 1990

Am 6. Januar 1990 stand ein Flachwagen der polnischen PKP im Güterbahnhof Köln-Eifeltor, beladen mit einer Schmalspurdampflok Px48 (Bild 1). Zielort: Brohl.



Bild 1

Das ganze Jahr 1990 über schraubte die Werkstattmannschaft an der künftigen Lok V, um sie für das Brohltal zu adaptieren und einsatzbereit zu machen. Am 13. Oktober 1990 war es soweit: Mit drei Schüttgutwagen am Haken absolvierte Lok V erfolgreich ihre Lastprobefahrt nach Burgbrohl und zurück.



Bild 2

Die Abbildung 2 zeigt den Zug in Schweppenburg. Mit dem Pfiff der Maschine ertönte ein neuer Klang im Brohltal, und der planmäßige Dampfbetrieb konnte wieder aufgenommen werden.

Einen Tag später, am 14. Oktober 1990, fand die offizielle Premiere mit einem Sonderzug statt (Bild 3 in Oberzissen). Unser Künstler Horst Seiffert hatte dazu auf der Kesselwand den Schriftzug „Meine erste Fahrt durchs Brohltal – 14.10.1990“ angebracht.



Bild 3



Bild 4



Bild 5

Im Mai desselben Jahres fuhr der bis dahin längste Vulkan-Express von Engeln nach Brohl. Mit den Loks D1 und D2 an der Spitze umfasste der bunte Lindwurm sechs Reisezugwagen, einen Güterwagen

sowie VT 30 am Zugschluss. Die Bilder 4 und 5 entstanden am 1. Mai 1990 auf der Steilstrecke und dem Viadukt in Oberzissen.

Text und Fotos: **Volkard Stern**