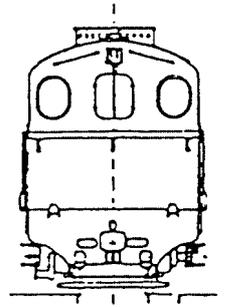


Die Brohltalbahn



Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

23. Jahrgang
Nr. 1 / 2011

Alles bereit für die Saison 2011



Für die Sicherheit und den Komfort unserer Fahrgäste wird die Schmalspurstrecke für den „Vulkan-Expreß“ im Brohltal laufend überprüft und bei Bedarf ausgebessert. Ende 2010 gab es für die Aktiven der IBS wieder viel Arbeit. Ein 170 m langer Gleisabschnitt oberhalb des Haltepunktes „Schweppenburg-Heilbrunnen“ wurde komplett erneuert. Ein Bericht in dieser Ausgabe schildert die umfangreichen Arbeiten.

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
Stephan Pauly, Sinzig
Rolf Toonen, Bonn

Mit Fotos unterstützten uns:

Marcus Janke, Ratingen
Udo Schwenzfeier, Brohl-Lützing

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
Deidesheimer Straße 2, 50739 Köln
Tel. 0221 / 3 56 71 27; Fax 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Die Ausgabe II/2011 von „Die Brohltalbahn“ erscheint im Juni 2011. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn“ II/2011 ist der 30.04.2011.
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: Udo Schwenzfeier

INHALT:

Impressum	2
Auf ein Wort	3-4
Neuer Prospekt 2011	4
Bestes Nikolauswetter	5
Ein Tag bei der Brohltalbahn (4)	6-9
Bericht des Schatzmeisters	10
Neues Bahnhofsumfeld geplant	10-11
Rückblick auf das Bahnjubiläum 2010.....	12-13
Was taten die anderen?	13
Nachruf Frank Bauschmann	14
Nachruf Wolfgang Schmitz	15
Kessel für Lok 11 sm	16
Musterbeispiel HSB	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 2011**Schlachtfestfahrt am 10.04.**

mit dem „Vulkan-Expreß“. Abfahrt um 09:30 ab Brohl/Rhein nach Engeln. Dort empfängt Sie um 11:00 das Team von Royal's Vulkan-Stube mit einem deftigen Schlachtessen. Rückkunft in Brohl/Rhein um 17:42

Frühstücksfahrt am 20. + 27.04.

mit dem „Vulkan-Expreß“. Abfahrt um 09:30 ab Brohl/Rhein. Frühstück Sie gemütlich im Zug auf der Fahrt durch den Vulkanpark nach Engeln. Genießen Sie eine bunte Auswahl von Gebäck, Wurst, Käse etc.

Ostereierfahrten am 24. + 25.04.

mit dem „Vulkan-Expreß“.

Früh-Kölsch-Fahrt am 21.05.

Abfahrt um 14:10 ab Brohl/Rhein nach Engeln. Wanderung bis Oberzissen. Nach Rückkunft in Brohl findet im Lokschuppen „ne Kölsche Ovend“ mit Musik und freier Beköstigung statt.

Raubritterfahrt am 28.05.

Abendfahrt mit dem „Vulkan-Expreß“ um 19:00 ab Brohl/Rhein. Anschließend Busfahrt zur Olbrücker Kastellaney. Dort Festmahl im Fackelschein mit den Tischsitten des Mittelalters.

Drei-Quellen-Fahrt am 19.06.

Abfahrt um 09:30 ab Brohl/Rhein. Fahrt bis Schweppenburg, Besichtigung der Mosenmühle mit Frühstück. Wanderung zu drei Mineralquellen und bis Burgbrohl mit deftiger Verpflegung im Kalenbergerhof. Weiterfahrt bis Engeln. Rückkunft um 17:42 in Brohl/Rhein.

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen und Leser,

im Februar traf sich der IBS-Vorstand zu einer Klausurtagung. Ein wichtiges Thema dieser Veranstaltung war die kritische Rückbetrachtung der vergangenen Saison unter der Zielsetzung: „Unsere Brohltalbahn muss attraktiver werden“.

Nach Auswertung der Fahrkartenverkäufe hat sich erwiesen, dass auch im Jahr 2010 ein Fahrgastrückgang zu verzeichnen war. Dieses wiegt umso schwerer, als dass ja durch zusätzliche Fahrten zur 175-Jahrfeier der Deutschen Eisenbahnen über die Ostertage unter Einbeziehung von zwei Dampflokomotiven mehr Fahrgäste zu uns gekommen sind als bei normalem Betrieb.

Was ist also zu tun, um den Fahrgastenschwund aufzuhalten? Eine naheliegende, aber auch zu einfache Antwort ist: Dampfbetrieb. Zu diesem Punkt gibt es gegenwärtig in Bezug auf unsere Dampflok 11sm leider keine positiven Nachrichten. Der Bau des Kessels verzögert sich weiter. Es liegen nun zwar alle Unterlagen über die Fertigung und Prüfung des Dampferzeugers vor, jedoch fehlt deren Übersetzung ins Deutsche, was vertraglich vereinbart wurde und die deutsche Kesselprüfungsbehörde verlangt. Wir arbeiten intensiv an einer Klärung.

Doch der Dampfbetrieb allein wird langfristig nicht genügen, um mehr Fahrgäste anzuziehen. Unsere heimgekehrte Dampflok wird sicherlich im ersten Betriebsjahr eine Attraktion darstellen; es ist jedoch im Laufe der Zeit ein gewisser Gewöhnungseffekt zu erwarten. Schließlich fahren etliche andere Touristikbahnen schon seit Jahren auch mit Dampf! Außerdem darf nicht vergessen werden, dass mit nur **einer** betriebsfähigen Dampflok nicht der gesamte Fahrplan des Vulkan-Expreß abgedeckt werden kann, von Stillstandszeiten für z. B. Auswaschen, Reparaturen oder Fristarbeiten mal ganz abgesehen.

Es wird daher auch in Zukunft ein großer Teil der Züge mit Diesel-Triebfahrzeugen gefahren.

Unabhängig vom Dampfbetrieb müssen daher weitere Attraktivitätssteigerungen erfolgen. Ein wichtiges Instrument dafür ist der Service. Was erwartet der Fahrgast heute von uns? Sicher nicht nur eine nostalgische Eisenbahnfahrt durch eine schöne Landschaft, sondern auch eine akzeptable Infrastruktur zumindest an den Ein- und Ausstiegsbahnhöfen, freundlichen und kompetenten Service im Zug und ansprechendes, komfortables Wagenmaterial. Letzteres können wir als fast vorhanden konstatieren, weil wir im Zugverband schon heute größtenteils die beliebten ehemaligen BOB-Wagen fahren.

Die Qualität des Service im und am Zug, sei es durch kompetente Informationen der Passagiere über die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke, Hilfe beim Ein und Ausstieg bzw. Zuweisung der reservierten Plätze oder durch die Versorgung mit Getränken und kleinen Speisen ist heutzutage ein Gradmesser für die Zufriedenheit der Fahrgäste.

Deren Motivation, auch zum wiederholten Male mit dem „Vulkan-Expreß“ fahren zu wollen und unsere Bahn im Brohltal weiter zu empfehlen, ist der Schlüssel für den Fortbestand konstanten Zuspruchs. In der Klausurtagung wurden daher weitere Maßnahmen zur intensiven Schulung unserer Aktiven und Freiwilligen beschlossen, um den Service noch besser zu machen. Die nächste Schulung findet am 16. April statt (siehe spezielle Einladung auf Seite 16).

Wir müssen auch der Tatsache Rechnung tragen, dass sich die Fahrgaststruktur ändert. Der Anteil älterer Fahrgäste steigt, die Anzahl der mitfahrenden Kinder ist rückläufig. Dieses wurde besonders bei den letzten Nikolausfahrten schmerzlich wahrgenommen. Wie können wir darauf reagieren? Für die Senioren und Seniorinnen muss z. B. der

Ein- und Ausstieg aus unserem Zug bequemer gestaltet werden. Die Jugend erwartet neben der Eisenbahnfahrt entweder im Zug oder zumindest am Ausstiegsbahnhof Angebote, welche attraktiv für sie sind.

Gerade die Realisierung dieser beiden Punkte ist für uns nicht einfach. Es muss in die Infrastruktur an den Bahnhöfen und in der unmittelbaren Umgebung weiter investiert werden. Das werden wir nicht allein aus eigener Kraft umsetzen können, sondern wir benötigen dazu noch viele Ideen und weiterhin die Unterstützung der öffentlichen Hand.

Ein wichtiger Schritt wurde kürzlich in Form einer neu erstellten Toilettenanlage in Brohl B.E. getan (siehe Foto). Diese entspricht zwar noch nicht der endgültig vorgesehenen Lösung, doch wurde damit die Situation für die Fahrgäste erheblich verbessert.



Foto: Michael Haubner

Vergleichbare Bahnen in den neuen Bundesländern erfahren eine wesentlich breitere Unterstützung. Mit der dortigen Erkenntnis, dass durch attraktive, dampfbetriebene Touristikbahnen (z. B. HSB, Molli, Weißeritztalbahn u. a.) ein beträchtlicher Teil der Besucher der Region generiert wird, ging dort eine politisch wie auch finanziell großzügige Förderung einher. Hierbei wurde die geschichtliche Authentizität zugunsten benutzerfreundlicher Infrastruktur (z. B. modernisierte Bahnhofsanlagen) hinten angestellt. Ein Artikel auf Seite 16 beschäftigt sich mit diesem Thema.

„Wie kann ich z. B. mit einem Dampfzug möglichst viele Fahrgäste bequem auf den Brocken transportieren?“. Diese Aufgabe hatte in diesem Fall die HSB zu lösen, ohne dabei die Wirtschaftlichkeit aus dem Auge zu verlieren. 90 % dieser Passagiere interessieren sich dabei wenig dafür, ob nun der Bahnhof oder Bahnsteig, auf dem sie stehen, früher so oder so ausgesehen hat oder ob sie in einem historischen Fahrzeug sitzen. Sie wollen eine schöne Zugfahrt.

Mittlerweile scheint dieser Aspekt auch in der hiesigen Politik mehr in den Mittelpunkt zu rücken. Erstmals in diesem Umfang ist unsere Brohltalbahn als ein wichtiger Baustein in das touristische Gesamtkonzept des Bahnhofsumfeldes Brohl eingebunden worden. Ein Bericht ab Seite 10 beschreibt das Zukunftsprojekt.

Kommen wir zu unserer Öffentlichkeitsarbeit. Hier sind Verbesserungen erforderlich und möglich. Wir haben beschlossen, unseren Internetauftritt übersichtlicher, benutzerfreundlicher und informativer zu gestalten. Auch die Verteilung der Fahrplanprospekte muss intensiviert werden, hierfür suchen wir noch Freiwillige, welche vor allem die Verteilung auch in einem größeren Umkreis übernehmen wollen. Über die Region hinaus ist der Bekanntheitsgrad des Vulkan-Expreß steigerungsfähig.

Sicherlich ist eine intensivere Werbung in ausgesuchten Zeitungen anderer Regionen oder Fachzeitschriften ein Ansatz. Auch bei überregionalen Eisenbahnveranstaltungen oder Touristikmessen könnten wir uns intensiver präsentieren.

Es kann noch vieles verbessert werden und es gibt positive Ansätze. Für das laufende Jahr wünsche ich Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, noch alles Gute und unserer Brohltalbahn die Fahrt in eine erfolgreiche Saison 2011.

Karsten Friedrichs

NEUER PROSPEKT 2011

Der neue Prospekt 2011 der Brohltalbahn liegt seit dem 15. Januar 2011 (leider nicht rechtzeitig) vor. Wir hoffen, dass er wieder so gut gelungen ist, wie dies für die letzten Jahrgänge uns vielfach bestätigt wurde.

Positiv ist festzuhalten, dass unser Fahrplan auch weiterhin als überregionales Werbemedium sehr gut nachgefragt wird. So hatten wir dieses Jahr wieder mehr Bewerber für Inserate, als wir tatsächlich unterbringen konnten. Eine Erhöhung der Seitenzahl ist aber nicht möglich.

Eine größere Umgestaltung (aber nicht direkt zu bemerken) hat sich auf der Frontseite ergeben. Wir treten jetzt nicht mehr als „Brohltalbahn Brohl – Engeln“ auf, sondern als „Brohltalbahn 56656 Brohl-Lützing/Rhein“. Hintergrund dafür war die dauernde Verwechslung mit Brohl in der Eifel. Speziell bei Busfahrern wurde Brohl in das Navigationsgerät eingegeben und schon landete man in Brohl in der Eifel. Zukünftig wird mit der Postleitzahl 56656 auch Brohl-Lützing eingegeben, so dass die Verwechslung wohl vorbei ist.

Häufig riefen die Busfahrer an und fragten, wo denn die Eisenbahn sei. Dabei kam dann heraus, dass der Bus in Brohl in der Eifel (also etwas nördlich von Treis-Karden an der Mosel) ca. 40 km entfernt von Brohl am Rhein auf der grünen Wiese stand. Oftmals konnten diese Fahrgäste dann nicht mehr rechtzeitig zu unserem „Vulkan-Expreß“ kommen. Auch deswegen steht auf Seite 18 in unserem Prospekt „...stellen Sie Ihr Navi bitte auf 56656 Brohl-Lützing ein“. Weitere (nicht direkt erkennbare) Änderung ist der neue Begrüßungstext auf den Seiten 4 und 5.

Ziel unseres Prospektes ist und bleibt, Besucher für unsere Eisenbahn und gleichermaßen für die umgebende Landschaft des Vulkan-

parks sowie der mittelrheinischen Tal- und Felsenlandschaft zu gewinnen. Unsere neu in den Prospekt aufgenommenen Bilder spiegeln das auch so wider. Wir möchten hiermit dokumentieren, dass wir uns keinen mangelnden Einsatz für den Tourismus vorwerfen lassen. Die touristischen Inserenten sind aufgefordert, Prospekte von deren Einrichtungen in unserem Bahnhof Brohl B.E. für die Fahrgäste zur Mitnahme und Information auszulegen in der Hoffnung, dass dies im Gegenzug gleichfalls mit unserem Prospekt geschieht.

Das Titelbild zeigt diesmal den „Vulkan-Expreß“ bei km 0,5 unterhalb des Dicktberges an der wohl engsten Stelle im Brohltal. Die prächtige Sicht ist seit der Freischneideaktion 2009 möglich. Wann war das vorher jemals so der Fall außer nach dem Bau? Auf Seite 19 stellt Theodor Horn die Szene mit Lok 11sm ähnlich dar, wie sie im August 1964 anzutreffen war. Und da war es auch schon sehr, sehr grün.

Der Prospekt 2011 zeigt auf der Mittelseite keine rote Farbe im Fahrplan, d. h. es wird auch dieses Jahr keine planmäßigen Dampffahrten geben. Siehe dazu auch den gesonderten Textbeitrag in diesem Heft auf Seite 16. Das Vertrauen, dass sich auch Andere an der Fertigstellung von Lok 11sm in deren fachlichem Bereich mit Nachdruck einsetzen, ist geschwunden.

Michael Baaden



Erhofft werden 2011 viele Fahrgäste: Der Bahnhof Burgbrohl. Foto: K. Friedrichs

Bestes Nikolauswetter

Endlich hat es funktioniert, dass dem Autor Winter- und Nikolausbilder in einer recht guten Qualität von der Brohltalbahn gelungen sind.

Seit vielen, vielen Jahren, eigentlich seit über zwanzig Jahren, war es für den Autor nun möglich, im Brohltal und Rheintal gleichzeitig ein Wintermärchen zu erleben. Denn wann liegt dort schon einmal Schnee und dann noch mit Sonnenschein?

Dieses Wetter war am 04.12.2010 vorhergesagt. Aber auf dem Weg nach Brohl war es noch ziemlich dunkel. Um 12:45 Uhr schien das Wetter immer noch nicht so zu werden, wie es sein sollte. Doch um 12:55 Uhr, als der Autor bei km 0,6 zum Foto anstand, zeigte sich plötzlich die Sonne.

Und als um 13:05 Uhr der „Vulkan-Expreß“ denn um den Dickberg in das Brohltal hineinfuhr, ergab sich das prächtige Motiv, das seit dem Freischnitt 2009 wieder von der Brohltalbahn machbar ist. An dieser Stelle ergibt sich außergewöhnlich die Möglichkeit, den „Vulkan-Expreß“ auf der rechten Seite des Zuges aufzunehmen, steht doch die Sonne im Süden auf der rechten Zugseite, was sonst nur noch in Engeln der Fall ist.

Trotzdem war dem Autor nicht zum Genießen des Augenblicks zumute, schließlich musste schnellstens nach Schweppenburg gefahren werden, weil dort „Nikolaus Manni“ bereits auf den „Vulkan-Expreß“ wartete.



Endlich ergaben sich auch von diesem Szenario brauchbare Bilder, denn es ist immer schön zu sehen, wie der Nikolaus den Zug am Haltepunkt anhält und die Fahrgäste winkend begrüßt. Sobald man den heiligen Mann gesehen hat, werden trotz der eisigen Kälte die weihnachtlich geschmückten Fenster herunter gelassen, und die Kinder, wie auch die Erwachsenen, winken ihm erwartungsvoll zurück.



Einige drücken dem Nikolaus die Hand, wenn er am Zug vorbeigeht, um vorne einzusteigen. Somit ist eine Spannung aufgebaut, die bei den Kindern solange anhält, bis der Nikolaus mit den Geschenktüten die Abteile betritt und zu den Leuten spricht. So soll es ja auch sein.



Die Bildausbeute von dieser kurzen Gelegenheit, sie dauerte ja nur wenige Minuten, ist relativ zahlreich. Auch auf der weiteren Fahrt nach Niederzissen ergaben sich noch ein paar lichte Momente.



Der Nikolauszug vor (Bild oben) und in Oberzissen

In Oberzissen verdunkelte sich der Himmel jedoch zusehends, so dass Ortwin Wildemans Bild (Prospekt S. 10) von vor über zehn Jahren wohl auch weiter dort tonangebend bleiben wird.

Text und Fotos:

Michael Baaden

Ein Tag bei der Brohltalbahn (Teil 4)

Neuer Gleisabschnitt beim Haltepunkt „Schweppenburg-Heilbrunnen“

Heute möchte ich über den Besuch beim Arbeitskreis Oberbau berichten. Hintergrund ist die Erneuerung eines 170 Meter langen Gleisabschnitts oberhalb des Haltepunktes „Schweppenburg Heilbrunnen“, der von unseren fleißigen Aktiven in Angriff genommen wurde.

Am Samstag, dem 13. November 2010, habe ich Zeit, mir das Werk anzuschauen, das in der ablaufenden Woche vollbracht wurde. Gegen Mittag erreiche ich die Baustelle, doch es ist niemand anzutreffen. Daher schaue ich mir erstmal an, was die Aktiven bisher geleistet haben: Das neue Gleis liegt bereits an Ort und Stelle, und der helle Schotter zeigt mir, dass die Arbeiten schon sehr weit fortgeschritten sind (Bild 1).



Bild 1

Allerdings sieht das frisch verlegte Stück noch etwas „krumm und schief“ aus; auch für mich als Laien ist erkennbar, dass hier noch einiges zu tun ist. Also fahre ich nach Brohl zur Werkstatt, wo ich zwar die eingesetzten Fahrzeuge (Bild 2), nicht jedoch die fleißigen Akteure antrefte. Ich erfahre allerdings, dass sie im „Jägerheim“ Mittagspause machen. Also wieder zurück.

Im Jägerheim treffe ich die Aktiven bei der wohlverdienten Mahlzeit an (Bild 3). Nach harter Arbeit ist das kernige Angebot im Jägerheim genau das Richtige für das Oberbau-Team, das schon seit dem Vormittag auf der Baustelle tätig ist. Es herrscht



Bild 2



Bild 3

gute Stimmung, und sichtlich stolz berichtet man mir von der geleisteten Arbeit. Das noch nicht ausgerichtete Gleis kann zu meiner Überraschung schon befahren werden, wenn auch nur im Schritttempo. Wie zur Bestätigung höre ich kurz danach den Güterzug über den Tönissteiner Viadukt zuckeln. Kurz danach ist die Mittagspause beendet, und wir begeben uns zur Baustelle. Dort erfahre ich, dass die Strecke jedes Jahr ein Stück erneuert wird, konsequenter Weise dort, wo die Abnutzung am größten ist. Diesmal stand der Abschnitt oberhalb des Haltepunktes „Schweppenburg Heilbrunnen“ auf dem Programm. In diesem Bereich wurden bereits mehrmals einige gebrochene Schwellen und nicht mehr haltende Schienenbefestigungen getauscht. Wegen Spurerweiterungen war nun eine komplette Erneuerung des Gleisabschnitts erforderlich. Ich erfahre bei der Gelegenheit, dass am Montag unmittelbar vor Beginn des Gleis-Abbaus der letzte Phonolith-Güterzug nach Brenk die Baustelle passiert hat. Unmittelbar nach dessen Durchfahrt begann das Team

aus sechs freiwilligen Helfern und einem hauptamtlichen Brohltalbahnener mit dem Zerlegen des Gleises in einzelne Joche, die mit jeweils 11 Metern Länge gut auf die zur Abfuhr bereit stehenden Waggons passen (Bild 4); Verwendung finden hier praktischer Weise die Flach-Wagen, die sonst zum Transport der Phonolith-Container genutzt werden. Das Großgerät der Brohltalbahn (Bagger, SKL) leistet beim Aufladen der schweren Gleisjoche wertvolle Dienste. Die Segmente werden sortiert und die brauchbaren als Reserve aufgehoben, ein weiterer Teil geht den Weg des Recyclings, und ein anderer wird sogar weiterverkauft. Die für die Brohltalbahn nicht mehr verwendbaren Teile sind für andere Kleinbahnen durchaus noch interessant. So wurden beispielsweise die im letzten Jahr am Dickberg abgebauten Gleise veräußert; zum Teil an die IHS (Selfkantbahn), zum Teil an das Feldbahnmuseum Oekoven (Gillbachtalbahn). Die alte Gleisbettung ist nicht mehr zu gebrauchen (Bild 5).



Bild 4



Bild 5

Im Anschluss an den Abbau des Gleises erfolgt daher der Abbau des alten Untergrundes. Neben altem Schotter fällt jede Menge Kies an.

Wie ich erfahre, hat man das Gleis Anfang des 20. Jahrhunderts, als die Strecke errichtet wurde, in ein Sandbett gelegt. Erst später wurde oberflächlich Schotter aufgebracht. Frank Muth erklärt mir, dass dies auf Kleinbahnen öfter der Fall war, und in Nordwestdeutschland gibt es sogar heute noch einige Nebenstrecken, die ganz „auf Kies“ gebettet sind. Ein solches Kiesbett ist zwar billiger, aber dafür auch weniger beständig.

Nicht zuletzt deswegen und wegen der fehlenden Entwässerung war der Unterbau im Bereich des Pöntersbachs unterspült und entsprechend abgesackt, wie mir Hans Merzbach erklärt. Die Loks hätten hier bei der Durchfahrt regelrecht „genickt“ und die Absenkung damit noch verstärkt. Damit das Gleisbett künftig optimal entwässert wird, musste ein neuer Entwässerungsgraben angelegt werden, wie mir Hans nicht ohne Stolz zeigt (Bild 6).



Bild 6

Um eine möglichst lange Lebensdauer der Neubaustrecke sicher zu stellen, wird die alte Kies-Bettung entfernt und durch neuen Schotter und ein neues Gleis ersetzt. Am dritten Tag war das Planum mit „echtem Eifelschotter“ aus Nickenich so weit vorbereitet, dass die neuen Schwellen und anschließend auch die Schienen verlegt werden konnten. Zum Einsatz kam aufbereitetes, gut erhaltenes Gebrauchtmaterial. Die Schwellen, so zeigen die Aufschrif-

ten, kommen von ganz verschiedenen Bahnen und Strecken (SBB, Kleinbahn St. Wendel etc.). Frisch aufgearbeitet haben sie wieder eine Lebensdauer von mindestens 60 Jahren (Holzschwellen halten dagegen nur max. 40 Jahre, wie ich erfahre).

Ich entdeckte die Jahreszahl „1939“ auf einer der Schwellen und stelle mir vor, dass sie frühestens 2070 wieder zur Auswechslung „fällig wird“ (Bild 7); ob sich dann noch jemand der fleißigen Aktiven erinnert? Immerhin ist ja alles „digital“ dokumentiert, so dass die Chancen dafür ganz gut stehen.

Bevor das Gleis festgeschraubt wird, kommt noch eine als Dämpfung wirkende Kunststoffplatte (Zwischenlage) auf die aufgeschweißte Rippenplatte der Schwellen (Bild 8). Zur Gründerzeit der Brohltalbahn wurden auf die Schwelle Pappelholz-Zwischenlagen eingelegt, die bei den alten Gleisen aber nur noch in Resten vorhanden sind. Eine derartige Einlage wurde nicht immer eingebaut, und so kommt es vor, dass diese Zwischenlagen, wenn möglich, auch nachträglich eingesetzt bzw. untergeschoben werden,



Bild 7



Bild 8

wenn der Oberbau an anderer Stelle überarbeitet wird.

Frank bemerkt zu meiner Frage nach der „Lebensdauer“ der Neubaustrecke trocken, dass er sich das Gleis „schon von unten ansieht“, wenn es eines fernen Tages wieder erneuert werden muss. Meine Rückfrage, ob die Gesamtstrecke dann jemals „fertig“ wird, beantwortet Frank mit einer einfachen Rechenaufgabe. Pro Jahr werden ca. 300 m Gleis erneuert. Es dauert somit noch einige Jahre, bis die Strecke komplett „durchgearbeitet“ sein wird, auch wenn große Teile bereits erneuert worden sind. Somit bleibt noch viel zu tun für das fleißige Team Oberbau.

Die neu verlegten Schienen selbst sind auch gebraucht, aber sehr gut erhalten. Im Gegensatz zum abgebauten Altmaterial der Form „Preußen 6“ werden nun schwere Schienen mit kräftigem Profil „S 49“ verwendet. Das Material wurde erst wenige Wochen vorher von einer stillgelegten Strecke bei Templin in Brandenburg abgebaut. Pikanterweise handelt es sich um Profile von Krupp, die in den 70er Jahren im Rahmen des sogenannten „innerdeutschen Handels“ in die damalige DDR gekommen sein müssen; ich entdeckte die Aufschrift „S 49, Krupp 74“ (Bild 9). Irgendwo habe ich mal gelesen, dass die DDR zeitweise große Probleme mit Spezialstahl hatte; den hat man dann wohl aus dem Westen bezogen. Nun kommen die Schienen also wieder zurück in den Westen; „Aufbau West“ durch „Abbau Ost“. Ironie der Geschichte, denke ich mir.



Bild 9



Bild 10

Hans Merzbach erklärt mir, wie die Arbeiten vorbereitet werden: Die angelieferten einzelnen Schienensegmente werden vor Ort zu längeren Stücken von bis zu 42 Metern zusammengeschweißt und in ihrer Gesamtheit auf die neuen Schwellen gelegt (Bild 10).

Dafür wird schweres Gerät eingesetzt; dennoch bleibt Vieles Handarbeit. Wenn die Schwellen genau positioniert sind, wird das Gleis mit Hebeböcken angehoben und durch seitliches Verschieben in die gewünschte Position gebracht. Dabei wird darauf geachtet, dass die Schienenstöße, also die verschraubten Lücken zwischen den Segmenten, möglichst weit versetzt voneinander eingebaut werden.

Hans erklärt mir an einem Beispiel, warum. Er erzählt, dass es vor dem Tönissteiner Tunnel früher einen „Knick“ im Gleis gab, da beide Stöße nebeneinander lagen. Bei der Sanierung des Abschnitts wurde eine der beiden Schienen durchgängig verlegt, so dass der verbleibende Schienenstoß keinen Knick mehr verursachen konnte.

So wird es jetzt immer gemacht. Die durchgehende Schiene zieht das verschraubte und damit für Knicke anfällige Gegenstück automatisch in die richtige Position, so dass beide Schienen einen „knicklosen“ Gleisbogen bilden können.

Sobald die Schienen in Position sind, werden sie mit Hilfe der Hebeböcke in die Halterungen der Schwellen abgesenkt. Dann muss das Ganze verschraubt werden. Das ist Handarbeit, und, so erfahre ich,



Bild 11



Bild 12



Bild 13

das kann jeder, der sich im Team Oberbau nützlich machen will. In diesem Zustand ist das Gleis im Prinzip „fertig“, aber noch nicht ausgerichtet und damit noch voller Unebenheiten (Bild 11).

Für den Samstagnachmittag steht das Ausrichten des Gleises auf dem Programm. Die Ausrichtung wird „Pi mal Daumen“ kontrolliert und korrigiert; dafür ist dann auch mal ein prüfender Blick aus der Froschperspektive nötig (Bild 12). Frank erklärt mir, dass die „visuelle Justierung“ bei einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h völlig ausreicht.

Er meint, dass es auch für 60 km/h reichen würde. Erst darüber hinaus wäre modernes Vermessungsgerät notwendig. Eine einleuchtende Er-

klärung, die mich dennoch überrascht. Zunächst wird das noch etwas nach außen abfallende Gleis in einer Kurve angehoben, um die kurventypische Überhöhung der äußeren Schiene zu realisieren. Dafür wird der Radlader verwendet (Bild 13). Einmal kurz angehoben und wieder abgesetzt, und schon sieht die Kurve viel gefälliger aus. Dann wird der Abstand zur Bahnsteigkante des Haltepunktes Schweppenburg kontrolliert (Bild 14). Ein paar Zentimeter liegt das Gleis zu nah. Mittels Stahlseil und Radlader wird das Gleis einfach ein paar Zentimeter weggezogen, und schon passt es. An anderer Stelle hängt das Gleis etwas durch. Hier werden überdimensionale „Wagenheber“ (Gleisheber) verwendet. Ein paar Handgriffe des geübten Teams, und schon ist das Niveau einigermaßen angeglichen.

Damit das Gleis nicht wieder absackt, wird im Anschluss daran weiter eingeschottert. Zum Einsatz kommt dabei Lok D 2 mit den beiden normalspurigen Schotterwagen, die auf Rollwagen fixiert sind (Bild 15). Wie ich erfahre, handelt es sich um Rollwagen der Harzer Schmalspurbahnen, die man erworben hat. Sie sind besser geeignet als die



Bild 14



Bild 15

alten, originalen Rollwagen der Brohltalbahn, die im Hafbereich abgestellt sind.

Die etwas merkwürdige Wagenkombination wurde für Zwecke des Schotterns eigens umgebaut und so genau an den Bedarf der Brohltalbahn angepasst. Ich bin beeindruckt.

Es ist schon spät, und einige der fleißigen Aktiven verabschieden sich ins wohlverdiente Rest-Wochenende. Das Dämmerlicht des trüben Herbsttages macht es nicht einfacher, aber ich schieße zwei letzte Bilder (die zwar etwas verwackelt sind, aus dokumentarischen Gründen aber nicht unterschlagen werden sollen).

Einmal ist Frank zu sehen, wie er mit geübtem Auge die aufzubringende Schottermenge beim Befahren der Neubaustrecke dosiert (Bild 16), und zum Schluss sei noch ein Foto von den letzten anwesenden Aktiven erlaubt, bevor es mit dem



Bilder 16 und 17 (unten)



Arbeits-Zug zurück nach Brohl geht (Bild 17).

Ganz fertig ist der neue Abschnitt damit aber noch nicht. Ein professioneller Oberbauschweißer wird die verschraubten Segmente später noch verschweißen. Und am folgenden Montag kommt noch einmal die eigene Stopfmaschine zum Einsatz, um letzte größere Unebenheiten auszugleichen.

Bei größeren Bauabschnitten wird auch schon mal auf eine vollautomatische Stopfmaschine einer Gleisbaufirma zurückgegriffen, so wie im Herbst 2009 im Abschnitt am Dickberg, als ein fast tausend Meter langes Stück des Gleises erneuert wurde. An der beschriebenen, kleineren Baustelle lohnt es sich allerdings nicht, die ausgesprochen kostspielige Maschine der Fremdfirma kommen zu lassen.

Bei der Gelegenheit erfahre ich, dass in der Werkstatt eine gebrauchte Stopfmaschine (Modell KMX 12 von Plasser&Theurer) aus dem Bergbau steht, die zwar der Selfkantbahn gehört, der Brohltalbahn aber zur Nutzung überlassen ist.

Zwei unserer fleißigen Aktiven sind damit zu Gange, das potentiell sehr nützliche Gerät für den Einsatz auf der Brohltalbahn herzurichten; wenn alles funktioniert wie erhofft, kann das Fahrzeug das Gleis anheben, stopfen und ausrichten; dies wäre eine große Hilfe, da mit der ei-

genen, kleinen Maschine ausschließlich gestopft werden kann.

So fahre ich voller Eindrücke zurück nach Bonn. Sehr beeindruckt haben mich der gute Teamgeist der Truppe und die gelassene Professionalität, mit der die Beteiligten an die anspruchsvolle Arbeit gehen. Wirklich toll finde ich das Engagement der aktiven Pensionäre, darunter Ernst Mayer, Manfred Theisen und Hans Merzbach; letzterer hat immerhin schon 77 Lebensjahre aufzuweisen, die man ihm absolut nicht anmerkt. Die Arbeit im Team Oberbau scheint ihn fit zu halten. Und zwei der Jüngeren, Udo Schwenzfeier und Andreas Thiel, haben sogar eine Woche Urlaub von ihrem Beruf genommen, um bei den Arbeiten mitzuhelfen. Und einige andere Berufstätige wiederum, darunter Geoffrey Dhillon, Manfred Brungs, Achim Wachtveitel und Joachim Kluthhausen, haben den Samstag geopfert, um die Vereinsmitglieder zu unterstützen.

Ich ziehe meinen Hut und bin mir sicher, dass Interessierte, die in der tollen Truppe mitarbeiten wollen, ebenso offen begrüßt werden wie ich bei meinem kurzen Besuch am Samstagnachmittag. Danke, dass ich Euch über die Schulter schauen durfte! Demnächst steht übrigens wieder eine Gleiserneuerung an, und zwar in Niederzissen im Bereich des Bahnüberganges „Königsfelder Allee“. Interessierte Neulinge sind herzlich willkommen.

Wenn ich einige Aktive namentlich übergangen haben sollte, so hat das rein technische Gründe. Ich konnte nur einige Akteure persönlich „interviewen“ und nach den Namen der Beteiligten fragen; da ich inaktives (und nur gelegentlich schreibendes) Mitglied bin, kenne ich die meisten, wenn überhaupt, nur vom Ansehen. Selbstverständlich verdienen alle gleichermaßen Anerkennung für ihr tolles Engagement.

Rolf Toonen

Fotos: **Udo Schwenzfeier**

(Bild 4,5,10),

Rolf Toonen (übrige Bilder)

Bericht des Schatzmeisters

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bis zum 31.01.2011 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

312.574,- €

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 bis zum 31.01.2011:

Theodor Horn, Kriftel

Hans Josef Merzbach, Bonn

Aloys Delfs, Brohl-Lützing

Ralf Schellhammer, Stuttgart

Herta Reiss, Köln

Günter Herbst, Mainz

**Hans Joachim Boltersdorf,
Brohl-Lützing**

**Peter Paul Mandt,
Bornheim-Merten**

Alex Klein, Burgbrohl

Horst-Dieter Hettler, Waldesch

**Michael Baaden,
Ransbach-Baumbach**

Klaus Nieten, Adenau

Volkhard Stern, Bonn

Manfred Rhodius, Burgbrohl

Dieter Schürmann, Burgbrohl

Rolf Sonnenberg, Koblenz

Jürgen Burkard, Heimersheim

Helmuth Hombach, Würzburg

**Hans-Hermann Kleinespel,
Mülheim**

Michael Wildt, Münster

**Dr. Erich-Joachim Günter,
Meckenheim**

Dr. Ulrich Hauth, Koblenz

Georg Adams, Limburg

Rainer Fuchs, St. Augustin

Ulrich Graffmann, Bonn

Erwin Schneider, Michelbach

Bernd Jäger, Rodgau

**Werner Bierbrauer,
Andernach-Kell**

Harald Stein, Bonn

Klaus Schmidt, Troisdorf

Ulrich Schumacher, Bonn

Rolf Kleine, Bonn

Rolf Mennicken, Würselen

Joachim Kluthausen, Bonn

Hartwig Maassen jr., Bonn

Joachim Pawlowski, Bonn

Tilman Boll, Wuppertal

Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn

Anton Lankes, Bonn

**Grill-Restaurant Gasper GmbH,
Oberzissen**

Hartmut Halm, Aachen

Michael Haubner, Koblenz

Dieter Buddrus, Cottbus

Zusätzlich erreichten uns zahlreiche Spenden zum Tode unseres Mitglieds Wolfgang Schmitz. Darum hatte die Witwe Susanne Schmitz gebeten. Herzlichen Dank dafür.

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 unsere Dampflok finanzieren zu können.

Tobias Baaden

Bahnhofsumfeld in Brohl soll in neuem Glanz erstrahlen

Unter diesem Titel wurde vom Planungsbüro Stadt-Land-Bahn am 30. November 2010 die Sanierung des Bahnhofes Brohl und seines Umfeldes sowie die Neugestaltung des Aufgangs zum Bahnhof der Brohltalbahn und die Erneuerung des dortigen Bahnsteiges mit WC-Anlage vorgestellt. Dieses Großprojekt soll in den nächsten Jahren den Grundstock für die touristische Fortentwicklung von Brohl-Lützing stellen.

An Ort und Stelle auf dem Bahnsteig der Brohltalbahn wurde der Staatssekretärin Beate Reich (SPD), MdL Guido Ernst (CDU), der

Brohler Ortsbürgermeisterin Christel Ripoll, dem Bürgermeister der Verbandsgemeinde Brohltal Johannes Bell sowie Vertretern der Brohltal-Eisenbahn, der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspurreisenbahn (IBS) und Vertretern der Verbandsgemeinde Bad Breisig die Planung vorgestellt.

Geschäftsführer Andreas Roll und Volker Knödler, der das Projekt federführend bearbeitet, erläuterten an Ort und Stelle die Notwendigkeit der vorgesehenen Maßnahmen. Die Ortsgemeinde Brohl-Lützing hatte die Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um prüfen zu lassen, wel-

che Möglichkeiten sich im Umfeld des Bahnhofes Brohl in städteplanerischer Hinsicht eröffnen könnten.

Dabei waren sowohl die Funktionalität des DB-Bahnhofsgebäudes wie auch der optische Zustand zu berücksichtigen. Da das Bahnhofsgebäude nur noch durch den Fahrdienstleiter in kleinem Umfang für die Belange der DB genutzt wird, ist hier dringender Handlungsbedarf gegeben.

Das Umfeld des Bahnhofes, und hier insbesondere der Vorplatz, präsentieren sich derzeit weder funktional noch optisch in dem Zu-

stand, welcher der Vorstellung der Ortsgemeinde Brohl-Lützing und der Brohltalbahn entsprechen würde. Auch fehlen die notwendigen Parkplätze für die Bahnbenutzer, deren Anlegung dringend erforderlich ist. Mit den Jahren wurde der Vulkan-Expresß immer länger, aber der Bahnsteig nicht. Diese Bahnsteiganlage müsste dringend verbessert und verlängert werden.

All die hierzu erforderlichen Maßnahmen sollen nach ersten Kostenschätzungen ca. 5,45 Mio. Euro kosten. Eine gewaltige Summe für die Beteiligten, die nur mit entsprechenden Zuschüssen aufzubringen ist. Hierzu wird die jeweilige Höchstförderung angestrebt, die aus den verschiedenen Zuschussbereichen von Bund und Land beantragt werden soll.

Andreas Roll vom Büro für integralen Verkehr und Bahntechnik Stadt-Land-Bahn wies dann auch besonders auf das Alleinstellungsmerkmal des Gesamtprojekts im Lande Rheinland-Pfalz hin: „Das Nebeneinander von zwei Eisenbahnstrecken, nämlich der Anschluss einer Schmalspurbahn an eine Hauptbahn, ist in unserem Land einmalig. Dieses touristische Kleinod muss in Zukunft stärker ausgebaut werden. Dafür ist aber eine optische wie auch infrastrukturelle Aufwertung und Anpassung dringend erforderlich.“

Da das ganze Projekt nicht in einem Zug finanzierbar ist, will man die Maßnahme in Modulen realisieren. Das teilweise nicht mehr genutzte DB-Bahnhofsgebäude soll mit neuem Leben erfüllt werden. Neben den Bereichen der DB soll die Brohltal-Eisenbahn hier Räume im Erdgeschoss mitnutzen. Eine touristische Anlaufstelle könnte geschaffen werden, sowie über Rampananlagen eine erleichterte Zugänglichkeit zu allen Bahnsteigen hergestellt und alle Bahnsteige der DB auf „normale Höhen“ angehoben werden. Dazu ist die Buswendeschleife vor dem Bahnhofs-

gebäude sowie das gesamte Umfeld im Bereich der Bahnhofstraße neu anzulegen.

Ziel ist es, den bisher östlich der Bahn verlaufenden Radweg zwischen dem Abzweig Fornich und Brohl auf die Bergseite der Bahnanlagen zu verlegen, um die Touristenfrequenz am Bahnhof Brohl zu erhöhen.

Für den Bereich rund um den Bahnhof der Brohltalbahn entfallen gemäß der Planung Kosten in Höhe von ca. 340.000 Euro. Hierin enthalten sind die Beträge für den Neubau der Bahnsteigkante und die Gestaltung der Oberflächen des Bahnsteigs, der Neubau einer behindertengerechten WC-Anlage, der barrierearme Ausbau und die Befestigung des Zufahrtsweges, die Gestaltung der Böschung zum Bahnhofsvorplatz als Sitztreppe und die Verbesserung der Ausstattung (Sitzmöglichkeiten, Information usw.). Die so geplanten Maßnahmen können als einzelne Module separat verwirklicht werden.

Ortsbürgermeisterin Christel Ripoll und Bürgermeister Johannes Bell sprachen von „einem Großpro-

jekt, das die kommenden Jahre gemeindeübergreifend finanziert und realisiert werden sollte“. Die Notwendigkeit dieser Maßnahmen sei unbestritten und stelle auch keine „überzogenen Wunschvorstellungen“ der Beteiligten dar. Klar wurde auch herausgestellt, dass die vorliegenden Planungen kein Luxus seien, sondern alles sei lediglich auf die Funktionalität ausgerichtet.

Dies sahen auch Staatssekretärin Beate Reich und MdL Guido Ernst so, die sich beide wohlwollend zu den vorgelegten Plänen äußerten. „Ich werde die Pläne dem Minister beim nächsten Zusammentreffen vorlegen und das Vorhaben unterstützen“, erklärte Beate Reich.

Die Ortsgemeinde Brohl-Lützing hat vom Grunde her bereits die Zustimmung im Gemeinderat zu den vorgesehenen Maßnahmen beschlossen. Auch die die Gremien der Brohltalbahn (Brohltalbahn, Verein und Betriebs-GmbH) haben sich mit den Plänen befasst und im Grundsatz zugestimmt. Die entsprechenden Förderanträge können jetzt zügig gestellt werden.

Text und Foto: **Michael Haubner**



Andreas Roll und Volker Knödler erklären vor unserem historischen Packwagen 117 die Planung im Bf. Brohl B.E.

RÜCKBLICK

Ein Höhepunkt im vergangenen Jahr waren die Sonderfahrten auf der Brohltalbahn zu Ostern anlässlich des 175-jährigen Bestehens der Deutschen Eisenbahnen. Bekanntlich wurden die Aktivitäten der DB im Jubiläumsjahr, mit Ausnahme der Veranstaltung in Nürnberg, auf Sparflamme durchgeführt. In dieser Hinsicht ist wohl auch in Zukunft vom ersten Vertreter der Eisenbahnen in Deutschland nicht viel zu erwarten. Die umstrittenen Milliardenprojekte Stuttgart 21 oder Nürnberg-Erfurt sind offensichtlich wichtiger als ein angemessener Beitrag zur Traditionspflege, dessen Kosten im Vergleich zu den o. g. Vorhaben im Promille-Bereich anzusetzen gewesen wären.

Um so mehr waren die privaten Eisenbahnen gefordert; ohne deren Engagement mit ihren historischen Fahrzeugen wäre wohl ein der Bedeutung des Ereignisses entsprechender Betrieb auf den DB- und Privatbahnstrecken nicht zustande gekommen. Ein Höhepunkt dazu waren die vielfältigen Veranstaltungen mit umfangreichen Fahrplänen in Rheinland-Pfalz, worin auch unsere Brohltalbahn eingebunden war.

Durch intensive Kontakte zu UEF und DEV konnten wir von diesen Vereinen zwei sehr interessante Dampflokomotiven bei uns einsetzen und einen attraktiven Fahrplan gestalten. Obwohl zur gleichen Zeit „die große Bahn“ im Bereich Rhein, Mosel und Eifel eine erhebliche Konkurrenz darstellte, sind doch zahlreiche Besucher zu uns gekommen und mitgefahren. Das teilweise sehr schöne Wetter bot auch viele Gelegenheiten für wohl in dieser Konstellation einmalige Fotomotive. Nach nunmehr einem Jahr wollen wir anhand der Bilder noch einmal auf diese Tage zurückblicken und hoffen, dass die Inbetriebnahme unserer Dampflokomotive eine ähnliche Resonanz erfahren wird.

Karsten Friedrichs



99 7203 der UEF auf dem Weg von Brohl B. E. nach Oberzissen

Fotos: Marcus Janke



Erinnerungen an die „Hafenbahnlok Franzburg“ vom DEV: Im Hafen (Bild oben), auf dem BÜ in Richtung Bahnhof und am Wasserkran. Fotos: Michael Baaden (Mitte) und K. Friedrichs

Was taten die Anderen?

Nach dem Großereignis über Ostern in Rheinland-Pfalz fanden weitere interessante Veranstaltungen der VDMT-Bahnen an verschiedenen Standorten statt. In Bochum-Dahlhausen stand in Kooperation von DGEK und MEM vom 17. bis 20.04 die „Preußische Eisenbahn“ im Mittelpunkt. Im Mai folgten in Darmstadt-Kranichstein (DME) und auf der „Schiefen Ebene“ (DDM) weitere Großereignisse. Highlights im Juni waren die Veranstaltungen im BEM in Nördlingen und das Schnellzugloktreffen in Heilbronn (SEH). Auf der „Dampfbahn Fränkische Schweiz“ (DFS) ging es im Juli um die Lokalbahnen und die Oldtimer von Schiene und Straße. Im August veranstaltete der DEV zusammen mit den DHEF in Bruchhausen-Vilsen unter dem Thema „Privatbahnen in Norddeutschland“ Fahrten und Ausstellungen auf Schmal- und Normalspur. Auf der Seltkantbahn (IHS) gedachte man vom 11.-12.09 der 175-jährigen Geschichte der deutschen Lokalbahnen. Zu diesem Ereignis fand auch die Draisine der Brohltalbahn den Weg nach Schierwaldenrath. Die nachstehenden Fotos von Marcus Janke dokumentieren diesen Einsatz.

Karsten Friedrichs



Zum Tode von Frank Bauschmann - Ein nachdenklich stimmender Nachruf

Mit großer Bestürzung haben wir vom plötzlichen Tod unseres aktiven Mitglieds Frank Bauschmann erfahren. Wir sind zutiefst erschüttert und sehr traurig über den viel zu frühen Verlust! Frank wäre am vergangenen 24. Januar erst 44 Jahre alt geworden. Er starb, wie wir erst einige Tage später erfuhren, vermutlich am 8. Januar 2011 in seiner Mainzer Wohnung – einsam und unter sehr tragischen Umständen. Da er sehr zurückgezogen lebte, waren es seine Kollegen aus dem Kreis der aktiven Brohltalbahner, denen sein Fernbleiben von Brohl zuerst auffiel. Auf hartnäckiges Drängen und Nachforschen unseres Vorsitzenden Frank Muth wurde er von einem gemeinsamen Bekannten in seiner Wohnung in einem Mainzer Trabantenstadtteil tot aufgefunden. Wie die anschließenden Untersuchungen ergaben, war die Einnahme eines Grippemedikaments für seinen allzu frühen Tod mitverantwortlich. Was uns durch die ganzen Umstände aber jetzt erst wirklich klar wurde: Wir, die IBS, waren seine Familie, seine Freunde. Warum nur, geht uns dies jetzt erst auf?



Frank, der von uns den Spitznamen „Bauschi“ erhalten hatte, gehörte zu den treuesten Aktiven im Kreis unserer Mitglieder. Seit 1998 brachte er sich, sein Können und Wissen als Diesellokführer beim Vulkan-Express ein. Zunächst teilte er seine freizeitmäßige Berufung als Lokführer noch mit unseren Kollegen von der Nassauischen Touristikbahn e. V. (NTB), die auf einem Teilstück der stillgelegten Aartalbahn im Taunus seit 1986 einen beachtenswerten Museumsbahnbetrieb errichtet haben. Hier war Frank in verantwortlicher Position beim Aufbau tätig. Irgendwann Ende der 1990er Jahre hatte er sich dann aber doch ganz für uns entschieden.

Nahezu jede freie Minute, die ihm sein Dienst als Triebfahrzeugführer bei der DB AG ließ, verbrachte er bei uns im Fahrdienst in Brohl. Damit aber nicht genug: Frank kümmerte sich vom Zeitpunkt der Einführung des Rangierfunks um die Pflege und Erhaltung der Funkgeräte. Er unterhielt und wartete die Uhren im gesamten Bahngelände und war maßgeblich an der Einführung und Pflege der „Mutteruhr“ beteiligt, von der alle Zeitanzeiger im Brohler Eisenbahngelände abhängig sind. Dank Bauschi erhielten wir in Brohl statt der „Braunschweiger Zeit“ unsere eigene „Brohler Zeit“, nach der sich noch heute alles im Betrieb richtet! Wer ihn einmal bei seinen stets ruhigen, meist im Stillen aber mit intensivster Akribie betriebenen Tüfteleien beobachten konnte, war sich nicht mehr wirklich sicher, ob die Uhr der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt in Braunschweig nicht doch an die „Mutteruhr“ der Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspureisenbahn in Brohl am Rhein angeschlossen war...

Gab es Fragen zur unserer Telekommunikationsanlage und zu all` den damit verbunden Einrichtungen, war es stets Frank, der von sich aus, ohne dass er gefragt werden musste, die Probleme und Schwierigkeiten anging und – löste! Als Lokführer war er mit Blick auf die sehr problematische Anzahl der viel zu wenigen aktiven Mitglieder im Fahrdienst bald ein unentbehrlicher Mitarbeiter und Kollege: Sowohl auf der schmalen wie auch auf der normalen Spur fuhr er nach kurzer Einweisung alles, was sich mit Motorkraft bewegen ließ. Er war einer der ersten, der die Befähigung erwarb, unsere D 5 zu führen. Sein beruflicher Werdegang hatte ihn vom Fernverkehr der DB AG aus Hessen, wo er auch auf ICE-Zügen als Lokführer eingesetzt war, zum Nahverkehr in die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt Mainz geführt. Begeistert von den modernen Traktionsarten blieb er beruflich wie auch in seiner Freizeit den Diesel- und Elektrolokomotiven treu. Für die Dampftraktion hatte er sich nie wirklich begeistern können. Alles was er im Betriebsdienst tat, leistete er ohne jeden Dünkel; nie war ihm etwas zu viel! Kein Zugführer, der nicht gerne eine 12-Stundenschicht mit ihm im Dienst verbrachte. Gerade aber seines unverwechselbaren, individuellen Wesens bleibt er in unserer Erinnerung alle Zeit das, was er für uns, die wir mit ihm gearbeitet und oft geschmunzelt haben, immer war: ein zuverlässiger, mit großem und umfangreichen Wissen ausgestatteter Eisenbahner, dessen Interesse, Leben und Begeisterungsfähigkeit, seine ganze Liebe der Eisenbahn gewidmet hatte. Und ganz besonders der einzig wahren Bahn: der Brohltalbahn...

Franks Urne wurde am 2. Februar 2011 in aller Stille im engsten Familienkreis in Schmittlotheim an der Eder im Grab seiner Mutter beigesetzt. Die Lücke, die der Tod gerissen hat, ist kaum mehr zu schließen. Niemand ist jemals wirklich ersetzbar! Wir werden „Bauschi“ sehr vermissen – nie vergessen!

**Für die Mitglieder und den Vorstand der IBS e. V. und
die Mitarbeiter der Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs GmbH**

Stephan Pauly

2. Vorsitzender IBS e. V. und Vorsitzender der Gesellschafterversammlung BSEG

In memoriam Wolfgang Schmitz

Bereits im vergangenen Herbst, am 30. September 2010, verstarb unser langjähriges Mitglied, Wolfgang Schmitz, aus Bad Honnef. Er gehörte zu den 66 Mitgliedern, die bei der Gründungsveranstaltung der IBS am 2. September 1987 im Bahnhof Burgbrohl spontan und mit großer Begeisterung dem soeben gegründeten Verein beitraten. Wolfgang Schmitz, dessen Liebe vor allem dem Rheinischen Westerwald und hier insbesondere dem Siebengebirge galt, pflegte einen weit gefassten Begriff von „Heimat“. So nimmt es auch nicht Wunder, dass er als langjähriger Vorsitzender der „Eisenbahn- und Modellbahn-Freunde Siebengebirge e.V.“ gemeinsam mit seinen Vereinsmitstreitern auch das Thema „Brohltal-Eisenbahn“ zum zentralen Mittelpunkt zahlreicher Modulanlagen und Eisenbahn-Dioramen machte.

So hatte er im Februar 2009 mit dem Bau einer neuen „Brohltalbahn-Hauptwerkstatt“ im Maßstab 1:87 begonnen. Was er von diesem Modul bis zu seinem viel zu frühen Tod noch fertig stellen konnte, dokumentiert seine große Leidenschaft zum Thema „Modellbahnbau“ und die damit verbundene enorme Akribie und Detailverliebtheit.

Die auf seiner bzw. der Internetseite des Vereins gezeigten Bildausschnitte der jeweiligen Module und Dioramen, die er der wirklichen Welt der Brohltal-Eisenbahn nachempfunden hatte, zeigen auch, dass Wolfgang Schmitz ein Mensch war, dem eine gehörige Portion rheinischen Humors zu Eigen war.

Um sich nicht dem Vorwurf von Puristen und Kleinigkeitskrämern ausgesetzt zu sehen, seine Module seien nicht bis in das allerletzte Detail vorbildgetreu nachgearbeitet, veränderte er bewusst, findig und mit viel Sprachwitz die Schreibweisen der Ortsnamen der realen Vorbilder. So führt die Strecke „seiner“ Brohltal-Eisenbahn von Brol über Brol-West, Buchheide, Burgbrol, Dingenskirchen, Niederoberrissen, Brenk und Engeln weiter nach Kämpenich! Wer diese Dioramen und Modul-Anlagen auf einem unserer zahlreichen Bahnfeste, z. B. in der Burgbrohler Kaiserhalle, sehen und bewundern konnte, musste zwangsläufig gerade in diesen filigranen Arbeiten seine Begeisterungsfähigkeit, wie sie selbst unter den engagierten Modelleisenbahnern nur selten vorkommt, erkennen.

Seine Unterstützung unseres Anliegens, die Brohltal-Eisenbahn dauerhaft als technisches Denkmal unserer Heimat zu etablieren, erfuhren wir auch bei den zahlreichen überregionalen Modellbahn-Ausstellungen, wo er das Thema „Brohltal-Eisenbahn“ werbewirksam in Szene setzte und der Brohltalbahn auf diese Weise sogar ein kleines Denkmal im Modellbahngröße schuf! Alleine hierfür gebührt ihm bereits unser ehrenvolles Andenken.

Seine Liebe zur rheinischen Heimat bekräftigte der in Bad Honnef lebende Wolfgang Schmitz auch durch sein Engagement im „Brückenhof-Museum“ in Oberdollendorf. Hier hatte er im Jahr 2009 maßgeblich zum Erfolg der Sonder- und Familienausstellung zum Thema „Eisenbahnen im Siebengebirge“ beigetragen. Mit über 1500 Arbeitsstunden hatten er und seine Vereinskollegen u. a. die „Modellanlage Weilberg“ erstellt, die, wie die gesamte Ausstellung, große Anerkennung und Beachtung weit über die Grenzen von Bonn hinaus fand.

Der Anregung und Bitte seiner Frau Susanne, statt besonderer Kranz- und Blumenspenden anlässlich seiner Bestattung der IBS in Brohl entsprechende Zuwendungen zukommen zu lassen, folgten zahlreiche Verwandte, Freunde und Wegbegleiter. Der hierbei gespendete Gesamtbetrag wirkt, sozusagen über seinen Tod hinaus, segensreich für die Eisenbahn im Brohltal und die damit verbundene ehrenamtliche Arbeit, der er sich selbst so innig und intensiv verpflichtet fühlte.

Wir, die wir ihn kennen und schätzen lernen durften, werden ihn nicht vergessen! Bei der Jungfernfahrt unserer hoffentlich Ende des Jahres wiederhergestellten Dampflokomotive 11sm, werden wir ihm, der nur 57 Jahre alt werden durfte, einen Ehrenplatz reservieren. Unser fortwährendes Erinnern widmen wir auch seiner lieben Frau Susanne sowie all seinen Angehörigen und Freunden.



Für die Mitglieder und den Vorstand der IBS e. V.

Stephan Pauly

2. Vorsitzender IBS e. V.

Kessel für Lok 11sm ?

Im Jahr 2009 überschlugen sich gewisse Ereignisse in Sachen Schmalspurbahnen in Deutschland. Gab es doch zahlreiche Indienststellungen von Fahrzeugen zu feiern, die vor Jahren noch als unmöglich galten. Den Anfang machte die Molli-Dampflok 99 2324, die als kompletter Neubau für den täglichen Planeinsatz auf einer Schmalspurbahn konzipiert war und so auch gebaut wurde. Zur vollen Zufriedenheit verlief die Testphase. Im regulären Planeinsatz war dann die Lok ab Juli 2009 zu erleben. Als nächster Neubau wurde die vom VSSB in Auftrag gegebene I K Nr. 54 ausgeliefert und durchquerte werbewirksam auf einem Tieflader ganz Sachsen. Wenig später folgte dann die bei der MaLoWa hauptuntersuchte IV K 99 555. Zum Einsatz kam die sächsisch gealterte Lok erstmalig am Wochenende im August. Dabei wurde nicht nur die Wiederinbetriebnahme der IV K gefeiert, sondern gleich auch ein ganzer Zug an das Aussehen der Lok angepasst. In Sachsen ist einfach Vieles möglich, was woanders schlicht undenkbar oder nur unter größten Schwierigkeiten und Anstrengungen durchführbar ist. Dort bezeichnet man Großprojekte als „Wunder“ (Lok I K, Brücke Schönheide). Und Wunder werden wahr. Gerne hätte sich die IBS diesem Dampfreigen im Jahr 2010 angeschlossen. Die Inbetriebnahme von Lok 11sm noch im ersten Halbjahr 2010 schien uns noch im November 2009 als zwar ambitioniert aber möglich zu sein. Denn wir kennen uns gut und wissen, dass wo ein Wille auch ein Weg ist. Es sollte aber wohl nicht sein, dass wir im Jubiläumsjahr „175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ mit der Aufarbeitung der 104 Jahre alten Mallet zum Ende kamen. Auch heute, Ende Februar 2011, können wir nicht abschätzen, wann es denn werden wird. Die optimistischen Annahmen im Prospekt 2010 wollten wir im November 2010 bei der Pro-

spekterstellung 2011 nicht nochmals übernehmen. Denn kühn hatten damals wir Dampf im 2. Halbjahr 2010 fahrplanmäßig avisiert. Was für eine Schmach! Gar nichts tat sich. Die Firma MaLoWa hat ihre Arbeiten zurückgefahren, weil es ohne Kessel nicht weitergehen kann. Am Geld lag es bisher nicht, um das klarzustellen. Der Bau des Kessels verzögert sich, weil die polnischen Unterlagen zur Prüfung nicht, wie vertraglich vereinbart, in deutscher Sprache vorliegen. Der Autor jedenfalls kann es nicht fassen! Ansonsten ist aber nach zwei Arbeitsnachträgen klar, dass die Kosten sich auf rund 600.000 Euro belaufen werden. Das heißt für die IBS auch weiterhin, kräftig das Spendenbarometer abzuklopfen und um Zuwendungen zu bitten. Es ist komisch, im Jahr 2006 hatte die IBS schon 2/3 der Kosten zusammen. Aber heute sind es auch nur etwa 2/3. Allerdings hat die Basis sich deutlich vergrößert. Wer hilft uns, das letzte Drittel zu finanzieren?

Michael Baaden

Musterbeispiel Harzer Schmalspurbahnen

Ein Musterbeispiel, wie Bahnen zu Touristikmagneten werden können, sind die Harzer Schmalspurbahnen (HSB). Inzwischen liegt eine wissenschaftliche Erhebung unter Leitung von Prof. Dr. Wester-

mann von der Hochschule Harz zur Wertschöpfung durch die HSB vor. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die HSB eine jährliche Wertschöpfung von knapp 37 Mio. Euro erbringen (Bezugsjahr 2008). Davon entfallen etwa 6 Mio. Euro auf die Harzer Schmalspurbahnen selbst und die restlichen 31 Mio. Euro auf die Teile der Tourismuswirtschaft, die allein deshalb Umsätze erzielen, weil Menschen wegen der HSB in den Harz kommen. Das bedeutet: Eine Schmalspurbahn in einer Tourismusregion ist in der Lage, ein Vielfaches dessen, was sie selbst an direkter Wertschöpfung schafft, zusätzlich an „indirekten“ Umsätzen zu generieren. Hotels, Pensionen, Gastronomie sowie andere Einrichtungen profitieren davon, dass Gäste ausschließlich wegen der HSB den Weg in den Harz finden.

Die Studie kommt darüber hinaus zu weiteren interessanten Ergebnissen: Der durchschnittliche Harz-Urlauber bucht 5,3 Übernachtungen. Das sind 1,5 Übernachtungen mehr als „normal“. Und obwohl die HSB GmbH selbst nur 230 Arbeitnehmer beschäftigt, schaffen sie weitere 919 Vollzeit-Arbeitsplätze im Tourismus. Somit existieren 9 % aller Beschäftigungsverhältnisse in der Region ausschließlich wegen der Schmalspurbahn. Das sind wirklich interessante Ergebnisse!

Michael Baaden

Hiermit laden wir alle Aktiven zum nächsten Dienstunterricht ein.

Er findet am Tag der Jahreshauptversammlung, also am 16. April 2011 von 10:00 bis 13:00 Uhr in Brohl-B.E. in der Werkstatt statt.

**Die folgenden Unterrichtsthemen sind vorgesehen:
Unfall-Verhütungsvorschriften
Vertriebs- und Verkaufsunterricht; Qualität im Service
Grundlagen der Betriebstechnik (Auffrischung)**

Der Dienstunterricht ist für alle Mitarbeiter im Betriebsdienst eine Pflichtveranstaltung. Zum Unterricht sind die betrieblichen Unterlagen mitzubringen. Bitte melden Sie sich telefonisch oder per Mail unter buero@vulkan-express.de an.

gez. W. Thelen (örtlicher Betriebsleiter)