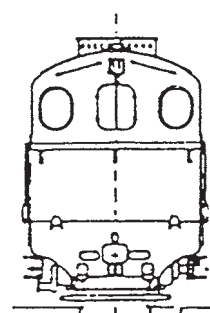


Die Brohltalbahn

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

*26. Jahrgang
Nr. 1 / 2014*



Der Frühling ist da!



Am 18. April (Karfreitag) beginnt die Hauptsaison beim Vulkan-Express. Eine geruhlsame Fahrt durch das blühende Brohltal mit seiner abwechslungsreichen Landschaft ist besonders im Frühjahr ein Erlebnis. Ein Zug mit Lok D1 und erwartungsfrohen Fahrgästen verlässt im Frühjahr 2011 Brohl. Hoffen wir auf eine gute Saison.

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, Hauptstraße 286, 53639 Königswinter
 Tel. 0 22 23 / 295 93 05
 e-mail: karsten_friedrichs@web.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Königswinter

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
 Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
 Michael Haubner, Koblenz
 Michael Hergarten, Dortmund
 Simeon Langenbahn, Burgbrohl
 Harald Zimmer, Lahnstein

Mit Bildmaterial unterstützten uns:

Maxim Roßdeutscher, Bonn
 Sven Schlenkrich, Dresden
 Volkhard Stern, Bonn
 Werner Wey, Niederzissen

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

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

Konten der IBS:**Für Beiträge:**

Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
 Konto-Nr.: 413195
 IBAN: DE85 5775 1310 0000 413195
 SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Für Spenden:

Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
 Konto-Nr.: 518 548
 IBAN: DE 79 5775 1310 0000 518548
 SWIFT-BIC: MALADE51AHR

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:

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 30.04.2014.

Berichte bitte nur 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: Maxim Roßdeutscher**INHALT:**

Impressum	2
Die Zeit vergeht wie im Flug	3
Fahrgastbefragung 2013	4-8
20 Jahre Nikolaus bei der Brohltalbahn	8
Hendrik Hering beim Vulkan-Express	9
Bericht des Schatzmeisters	10
Zugkreuzung in Oberzissen	10
Werkstattarbeit?	11
Gewerblich?	11
Stand Aufarbeitung Lok 11 sm	12-15
Motortausch an Lok D5	16
Brex e. V. bei der Brohltalbahn	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.

Themenfahrten mit dem Vulkan-Express**Schlachtfestfahrt am 06.04. u. 02.11.2014**

mit dem Vulkan-Express. Abfahrt um 09:30 Uhr ab Brohl/Rhein nach Engeln. Dort erwartet Sie gegen 12:00 Uhr in Royal's Vulkan-Stube ein deftiges Schlachtessen. Rückkunft in Brohl/Rhein um 15:42 Uhr.

Eröffnung der Hauptsaison am 18.04.2014

Start in den Eifeler Frühling mit dem Vulkan-Express um 09:30 und 14:10 Uhr ab Brohl/Rhein. Rückkunft jeweils um 14:42 bzw. 17:42 Uhr.

Ostereierfahrten am 20. + 21.04.2014

mit dem Vulkan-Express um 09:30 und 14:10 Uhr ab Brohl/Rhein. Rückkunft um 12:42 bzw. 17:42 Uhr.

Frühstücksfahrten am 23.04., 04.05., 01. + 22.06., 3.07., 10.08., 07. + 28.09. u. 26.10.2014

mit dem Vulkan-Express um 09:30 Uhr ab Brohl/Rhein. Frühstück Sie gemütlich im Zug auf der Fahrt durch den Vulkanpark. Rückkunft in Brohl/Rhein um 12:42 Uhr.

Früh-Kölsch-Fahrt am 24.05.2014

Abfahrt um 14:10 Uhr ab Brohl/Rhein nach Engeln. Wanderung bis Oberzissen. Nach Rückkunft in Brohl/Rhein findet im Loksuppen "enne Kölsche Owend" mit Musik und freier Beköstigung statt.

Freifahrten für Kinder und Jugendliche

zu Pfingsten (07.-09.06.2014) mit dem Vulkan-Express in allen fahrplanmäßigen Zügen.

Mühlen-Fahrt am 15.06.2014

Abfahrt um 09:30 Uhr ab Brohl/Rhein bis Schweppenburg. Dort Besichtigung der Mosenmühle mit Frühstück. Wanderung zu den örtlichen Mineralquellen bis Burgbrohl mit deftiger Verpflegung im Kahlenbergerhof. Weiterfahrt bis Engeln. Rückkunft in Brohl/Rhein um 17:42 Uhr

Die Zeit vergeht wie im Flug

Der „Vulkan-Expreß“ durchquert eine ganze Landschaft von Ost nach West, nämlich den Vulkanpark Brohltal/Laacher See.

Der „Vulkan-Expreß“ ist ein Langläufer speziell im Schmalspurbahnbereich. Mit fast 18 km ist die Brohltalbahn nicht vergleichbar mit anderen Bahnen im Rheinland, deren Länge, Höchstgeschwindigkeit, Radien etc. an-

ders geartet sind. Die Brohltalbahn bietet Eisenbahn und Landschaft pur. Die Fahrgäste kommen zur Brohltalbahn, weil sie mit dem „Vulkan-Expreß“ an genau dieser Stelle reisen wollen.

Weil damit geht es gemächlich durch ein landschaftlich schönes und abwechslungsreiches Tal, nämlich das geologisch interessanteste Seitental des Rheins. Das

touristische Landschaftserlebnis braucht seine Zeit, um von den Gästen aufgenommen zu werden. Hier kann man das Gefühl für Langsamkeit und Beschaulichkeit neu entdecken.

Das untere Brohltal mit seinen nahen mittelhessischen Grauwackefelsen, die scharfkantig aus den steilen Berghängen hervorstecken. Und anschließend die Tuff- und Trasswände um Bad Tönisstein herum, die mit Brücke und Tunnel der Brohltalbahn ein einmaliges Ensemble bieten, das es so nicht noch mal gibt.

Das mittlere Brohltal bietet vielseitige An- und Aussichten in die geschäftigen Dörfer des breiter werdenden Talgrundes. Gebäude im gebietstypischen Tuff-, Basalt-, und Lava-Baustil lassen den Vulkanismus der Region erahnen, dessen augenfälligster Repräsentant Bausenberg direkt oberhalb der Brohltalbahn sich erhebt.

Beim Eintritt in das Obere Brohltal bemerkt man schon von weitem den talprägenden Anblick von Burg und Berg Olbrück. Mit der fast 6 km langen Steilstrecke erklimmt die Brohltalbahn die Höhen der vulkanischen Osteifel. Die Vulkankegel treten immer näher an die Bahn heran und geben neue Aus- und Einblicke frei.

Es ist ganz klar, woher der „Vulkan-Expreß“ seinen Namen hat. Auf den letzten Metern durchquert die Brohltalbahn auch noch einen Basaltlavastrom, bevor sie auf 470 m Höhe die Eifelhochfläche erreicht. 399 m Höhenunterschied hat man von Brohl am Rhein aus überwunden. Hinter dem Bf. Engeln verschmelzen Eisenbahn und Landschaft miteinander.

Und die Zeit verging wie im Flug, sagen viele Fahrgäste, wenn sie anschließend über ihre Fahrt im „Vulkan-Expreß“ berichten. Das ist schon etwas mehr als einfach nur Eisenbahn fahren.

Text und Fotos: **Michael Baaden**



Der Vulkan-Expreß mit Lok D5 und Aussichtswagen bei herrlichem Frühlingwetter am 26.05.2012 kurz vor dem Endbahnhof Engeln (Bild oben) und auf der Rückfahrt vor der beeindruckenden Kulisse der Burg Olbrück.

Fahrgastbefragung 2013

– Ergebnisse und Schlussfolgerungen –

Wie gut sind wir? Welche Bedürfnisse haben unsere Fahrgäste? Und wer fährt überhaupt mit uns?

Diese und viele weitere Fragestellungen stellen wir uns immer wieder – und glauben vielfach, sehr genau zu wissen, was unsere Fahrgäste brauchen... Doch tun wir das wirklich?

Zur Beantwortung dieser Fragestellungen und zur Bewertung der damit verbundenen höchst verschiedenen Ideen zur Steigerung unserer Fahrgastzahlen wollten wir es genau wissen! Im Frühsommer 2013 entwickelten wir daher einen umfangreichen Fragebogen zur persönlichen Befragungen unserer Fahrgäste im Zug.

wurden alle Altersgruppen und sowohl Einzelreisende als auch Teilnehmer von Gruppenfahrten befragt.

Für den August-Zeitraum haben wir dafür Tanja Kraft, eine junge Dortmunder Studentin, gewinnen können, die noch während der Befragung spontan der IBS beigetreten ist und seither auch gelegentlich im Zugservice mit dabei ist. Herzlich willkommen noch mal!

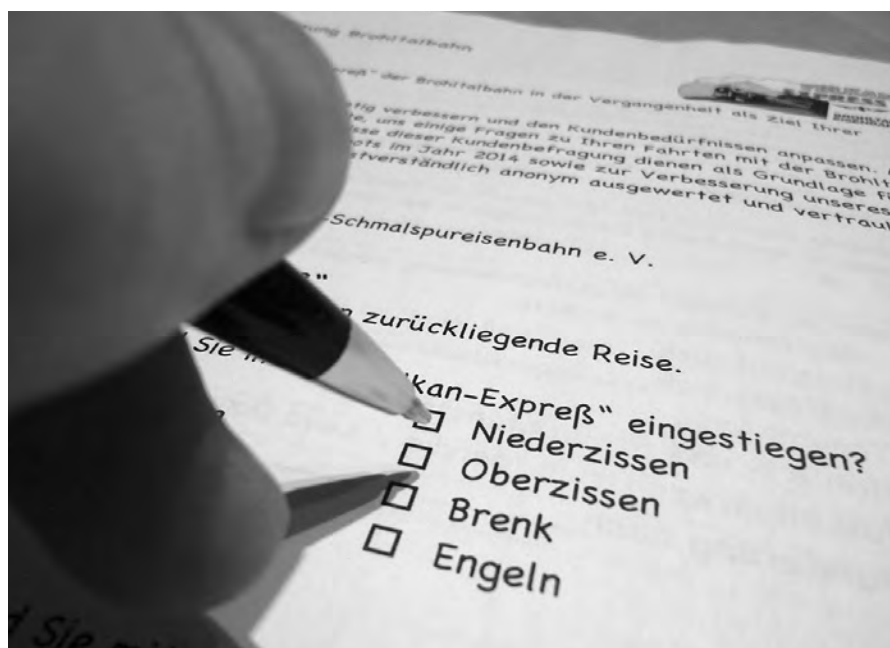
Der Zeitraum im September konnte personalbedingt leider nicht bedient werden, Michael Haubner hat vom 20. bis 25. August allerdings kurzfristig noch Lukas Ennenbach für eine Nacherhebung gewinnen

Aus der Beantwortung dieser Fragen ergeben sich etliche Handlungsfelder zur Verbesserung unseres Angebots. Es wurden Schwächen aufgedeckt, aber auch viele lobende Worte gefunden. Zahlreiche Anregungen und Verbesserungsvorschläge helfen uns nun, uns besser auf die Bedürfnisse unserer Fahrgäste einzustellen. Die wichtigsten Ergebnisse und erste Schlussfolgerungen daraus sollen im Folgenden kurz dargestellt werden.

Wer sind unsere Fahrgäste?

Unsere Fahrgäste haben ein relativ ausgewogenes Geschlechterverhältnis (53% Männer, 47% Frauen), sind aber im Schnitt vergleichsweise alt. Das Durchschnittsalter von 57 Jahren deutet darauf hin, dass wir nur wenige Familien und junge Menschen von unserer Brohltalbahn begeistern können. Der hohe Altersschnitt ist umso besorgniserregender wenn man bedenkt, dass in der Erhebung auch Kinder und Jugendliche nach dem Zufallsprinzip befragt worden sind. Diese Struktur deckt sich allerdings z. B. mit den Nutzern unseres Facebook-Auftritts, der inzwischen von über 660 Fans belebt wird: während in den höheren Altersstufen ein großes Interesse da ist, haben wir gegenüber dem Durchschnitt der Facebook-Nutzer deutliche Schwächen bei den unter 25-jährigen und ganz enorm bei den unter 35-jährigen Frauen. Hier gilt es aufzuholen und entsprechende Angebote für unseren Nachwuchs zu entwickeln!

Ein ebenso ausbaubares Potenzial liegt in der Generierung von Stammkunden. Rund 72 % unserer Fahrgäste (Betrachtung ohne Busgruppen, ansonsten wäre der Anteil noch höher) fahren zum ersten Mal mit dem Vulkan-Express! Lediglich 28 % sind schon mindestens einmal zuvor mit uns gefahren. Hier müssen wir einmal überlegen, wie wir attraktiv



Die Erhebung selbst ist in zwei Wellen geplant worden. Vom 13.-18. August sollte innerhalb der Schulferien von Rheinland-Pfalz und NRW, vom 17. bis 22. September außerhalb der Ferien jeweils eine Woche lang nach einer standardisierten Fragebogen und einer festgelegten Zufallsauswahl (jede 10. Person nach einer festgelegten Zählweise) befragt werden. Dabei

können. Aus diesen beiden Wochen liegen uns insgesamt 210 ausgefüllte Fragebögen vor, die im Anschluss intensiv aufgewertet wurden.

Die Ergebnisse der Befragung lassen sich in die folgenden drei Bereiche gliedern:

Wer sind unsere Fahrgäste?

Wie reisen unsere Fahrgäste?

Wie zufrieden sind unsere Fahrgäste?

für wiederkehrende Ausflüge werden, die z. B. nicht jedes Mal zwingend die Befahrung der Gesamtstrecke beinhalten.

Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang auch das Empfehlungsmarketing – wer viele verschiedene Ausflugsmöglichkeiten anbietet, erhöht natürlich die potenziellen Nutzungsmöglichkeiten und die Zahl der Erlebnisse mit unserer Bahn. Schon heute wird der Großteil (29 %) unserer Fahrgäste durch Empfehlungen von Freunden und Bekannten auf uns aufmerksam – ein hoher Wert, den es zu nutzen gilt. Weitere 26 % kennen die Brohltalbahn von vorherigen Besuchen oder als Anwohner. Eine große Bedeutung hat mit 9 % auch unsere Homepage, die es daher stetig auszubauen und zu verbessern gilt.

Überraschend ist allerdings auch der Anteil von 7 % der Nutzer, die spontan eingestiegen sind, weil sie den Zug gesehen haben. Umso wichtiger ist es, hier möglichst bald wieder die Schriftzüge „Brohltalbahn“ bzw. „Vulkan-Express“ auf die Waggonen aufzubringen! Mit diesen Stichworten findet der gemeine Smartphone-Nutzer direkt den richtigen Weg auf unsere Homepage und damit hoffentlich in unsere Züge.

Ein deutlicher Nachholbedarf ist allerdings bei der Kooperation mit den Touristikern erkennbar. Lediglich 1 % der Fahrgäste gibt an, aufgrund einer solchen Empfehlung den Weg zu uns gefunden zu haben. Dies ist eindeutig zu wenig, zeigt aber auch, dass sich der Fahrgast von heute vielfach selbst über das Internet informiert. Die persönliche oder telefonische Beratung verliert auch in anderen Bereichen des täglichen Lebens zugunsten des Internets zunehmend an Bedeutung. Hier müssen wir also entsprechend präsent sein und uns sowie die mit unseren Zügen erreichbaren Ausflugsziele ansprechend darstellen.

Betrachtet man den Ausgangsort der Ausflüge zur Brohltalbahn, so

wird deutlich, dass der Kreis Ahrweiler hierbei mit 28 % eine große Rolle spielt. Zahlreiche Feriengäste im Ahrkreis entdecken mit uns den Vulkanpark Brohltal/Laacher See. Mit 25 % ist die Region Köln/Bonn in ähnlichem Maße Ausgangspunkt unserer Gäste – hier macht sich unsere gute Erreichbarkeit für einen Tagesausflug aus den großen Städten bemerkbar. Weitere 17 % nehmen sogar längere Wege auf sich und kommen aus dem übrigen NRW, speziell aus den städtischen Regionen Düsseldorf, Wuppertal, Ruhrgebiet. Das unmittelbare Umland in der Region Mayen/Koblenz und insbesondere das übrige Rheinland-Pfalz spielt mit 19 % bzw. 7 % allerdings eine erschreckend geringe Rolle.

Dies bestätigt sich beim Blick auf die Heimatorte unserer Fahrgäste (Abb. 1): mit 22 % aus der Region Köln/Bonn und weiteren 27 % aus dem übrigen NRW ist der „Städter aus NRW“ mit Abstand unsere wichtigste Zielgruppe, an deren Bedürfnissen wir uns ausrichten sollten! Der Kreis Ahrweiler (10 %), die Region Mayen/Koblenz (14 %) und das übrige Rheinland-Pfalz (7 %) spielen auf einer Ebene mit dem zusammengefassten Ergebnis für das übrige Bundesgebiet mit 12 %. Aus dem übrigen Rheinland-Pfalz (südlich Koblenz) kommen damit genauso viele Besucher wie aus dem europäischen Ausland – angesichts der räumlichen Nähe der Region Koblenz & Rheinland-Pfalz ist das ein

denkwürdiges Ergebnis! Der hohe Besucheranteil aus den Nachbarländern weist uns allerdings auch dringend darauf hin, insbesondere die englischsprachigen und niederländischen Informationen auszubauen. Auch dies soll mit der neuen Homepage noch in diesem Jahr verwirklicht werden.

Wie reisen unsere Fahrgäste?

Subjektiv hat man in unseren Zügen oft den Eindruck, dass es talabwärts leerer ist als bergauf. Auf viele Busgruppen trifft tatsächlich zu, dass nur eine Fahrtrichtung gebucht wird. Dennoch fahren 83 % unserer Fahrgäste hin & zurück, ohne Betrachtung der Gruppen sind es sogar 95 %. Kombiniert mit der Tatsache, dass 82 % der Reisenden in Brohl einsteigen und insbesondere aus städtischen Regionen kommen, haben wir hier große Chancen, die viel kritisierte Parkplatzsituation in Brohl deutlich zu entspannen, indem wir hier über alle Kanäle aktiv die Anreise mit dem ÖPNV bewerben!

Derzeit haben wir hier mitunter Probleme, alle Pkw unterzubringen, reisen doch 70 % unserer Fahrgäste nach Brohl mit dem eigenen Wagen an. Nach den Gruppen im Reisebus (13 %) hält die Bahnreise hier aber bereits heute einen nicht zu unterschätzenden Anteil von 10 %. Quasi bedeutungslos sind alle übrigen Verkehrsmittel wie z. B. das Fahrrad – trotz des hier verlaufenden Rheintal-Radwegs.

Wohnorte der Fahrgäste
Gruppierung nach Regionen; n = 210

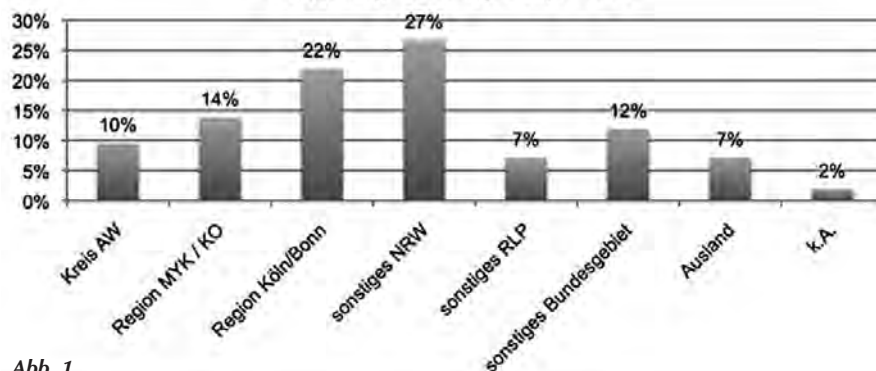


Abb. 1

Ziel der meisten Fahrgäste ist der Bahnhof Engeln, zweifellos nach Befahrung der Steilstrecke die Königsklasse der möglichen Reisen auf der Brohltalbahn. Die extrem niedrige Nutzung der Zwischenstationen zeigt aber auch, dass hier Potenziale ungenutzt bleiben!

Die zahlreichen interessanten Wandermöglichkeiten und Ausflugsziele werden dort offenbar nur in geringem Teil mit unseren Zügen angesteuert. Für die betroffenen Gemeinden ist dies ein interessantes Zeichen für die Möglichkeiten, die eine Kombination aus einer Anreise mit dem Vulkan-Express und eigenen touristischen Bemühungen noch bieten kann! Die Vernetzung kann hier also zusätzliche Kundenkreise für beide Seiten erschließen.

Interessant sind auch die Aussagen zum Anlass einer Reise mit der Brohltalbahn. Fährt man mit uns zum Arzt oder will man die „gute alte Zeit“ aufleben lassen? Weder noch! Mehr als die Hälfte (57 %)

unserer Fahrgäste fährt mit uns nicht wegen des historischen Ambientes, sondern ganz gezielt wegen des Landschaftserlebnisses während eines Ausflugs „ins Grüne“! Die Kombination aus Bahn und Landschaft ist das, was unsere Bahn ausmacht. Da ist es zweitrangig, ob der Fuhrpark historisch korrekt einer bestimmten Epoche zuzuordnen oder ist oder die Zuglok mit Dampf oder Diesel angetrieben wird. Wir betreiben also ganz klar eine Touristik- und keine Museumsbahn.

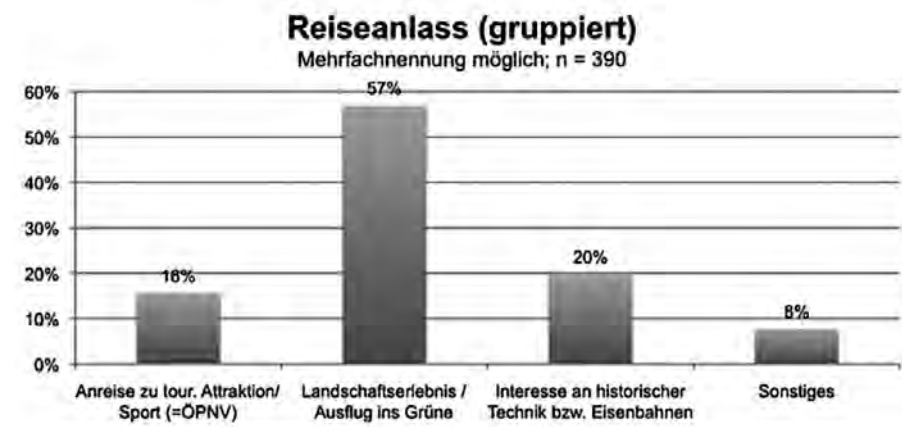
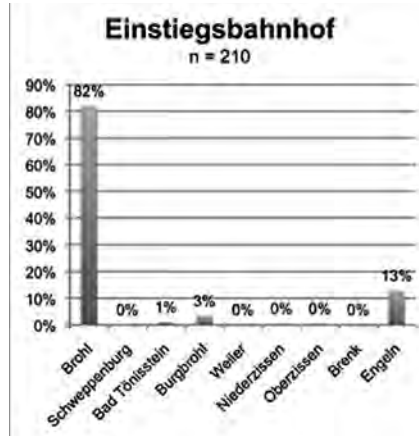
Gleichwohl ist für 20 % der Reisenden die historische Technik ein zusätzliches Attraktivitätsmerkmal, das mit dem künftigen Einsatz unserer Dampflok 11sm sicherlich noch an Bedeutung gewinnen wird. Aber auch als Verkehrsmittel werden unsere Züge genutzt. 16 % unserer Fahrgäste sind letztlich an Bord, um mit uns zu einem Ausflugsziel oder zu einer Wanderung oder Radtour anzureisen. In Einzelfällen wurde sogar von der Anreise zu Verwandtenbesuchen berichtet. Diesbezüglich sind wir im Bereich Freizeitverkehr tatsächlich auch Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs. Dieser Aspekt wird bei einer verbesserten Vernetzung mit anderen touristischen Einrichtungen sicherlich noch an Bedeutung gewinnen.

Dass die Vernetzung einer dringenden Verbesserung bedarf, zeigt die Tatsache, dass ca. 60 % unserer Fahrgäste keinerlei weitere touristische Einrichtungen im Brohltal nutzen. Dies ist ein wirklich erschreckender Wert, der offenbart,

dass das Potenzial einer Kombination aus Bahn und Ausflugsziel im Brohltal noch nicht ansatzweise ausgeschöpft wird. Ausdruck dessen ist u. a. auch die oben angeführte schwache Nutzung der Zwischenstationen. Informiert man sich über die möglichen Ausflugsziele im Internet, so verwundert die schwach ausgeprägte Vernetzung allerdings nicht: kaum ein Ausflugsziel oder Lokal im Brohltal nennt die Brohltalbahn als Möglichkeit zu einer ganz besonderen Anreise. Auch touristische Angebote wie Führungen und Veranstaltungen sind nur selten räumlich und zeitlich auf die Bahn ausgerichtet.

Im Gegenzug besteht allerdings auch in unseren Medien ein dringender Handlungsbedarf zur Darstellung der möglichen Ausflugsziele. Bei der Überarbeitung unserer Homepage wird sich dies zeitnah verbessern.

Die beliebtesten Ziele derjenigen, die vor Ort etwas unternehmen sind neben Wanderungen (30 %) insbesondere die Gastronomie (17 %) und Burg Olbrück (18 %). Hierzu muss man berücksichtigen, dass die Erreichbarkeit vieler weiterer Ziele (Maria Laach, Nürburgring, Ahrtal) mangels abgestimmter Busverbindungen (selbst der Autofahrer hat sein Auto letztlich in Brohl stehen lassen...) und unzureichender Radwege miserabel ist. Hier kann letztlich nur ein abgestimmtes Gesamtkonzept unter Einbeziehung des ÖPNV und dessen aktive Bewerbung deutliche Verbesserungen



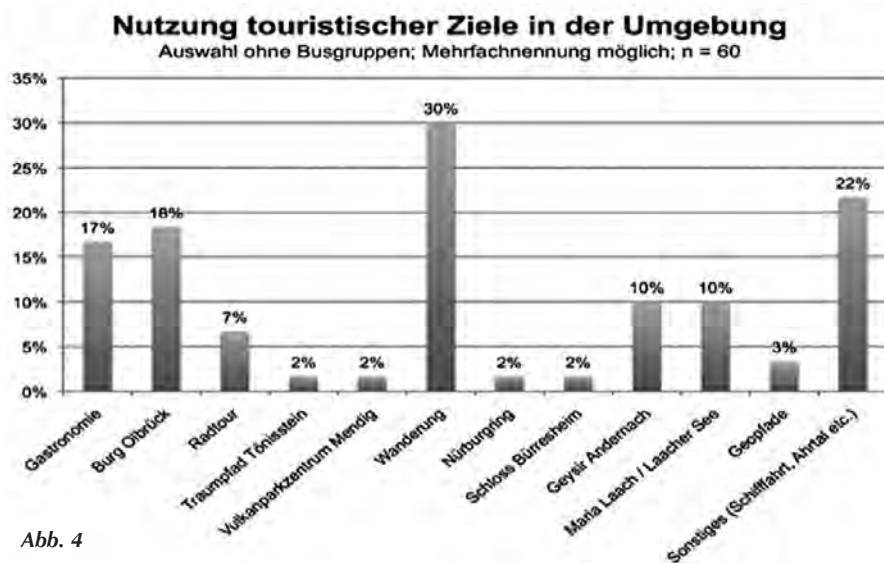


Abb. 4

bringen. Die folgende Abb. 4 zeigt die Nutzung weiterer Ziele eindrucksvoll. Gerade in diesem Aspekt haben wir gemeinsam mit der Region noch große Herausforderungen zu meistern.

Wie zufrieden sind unsere Fahrgäste?

Nachdem wir nun wissen wer unsere Fahrgäste sind und wie sie unser Angebot nutzen, gilt es zu hinterfragen, wie zufrieden man mit unseren Leistungen ist. Stimmt das Ambiente? Wie wird der Fahrplan bewertet? Und welche Leistungen sind unseren Fahrgästen besonders wichtig?

Ein besonderes Augenmerk sollte dabei auf dem Fahrplan liegen. Als Kernelement zu den Nutzungsmöglichkeiten, zur Anreise und zur Vernetzung mit der Region kommt diesem bei einer Eisenbahn eine Schlüsselrolle zu. Die vereinsinterne Diskussion der letzten Jahre beherrscht dabei insbesondere die Frage, zu welcher Uhrzeit die „optimalen“ Abfahrtszeiten in Brohl liegen. Vor dem Hintergrund der Erreichbarkeit auch mit dem ÖPNV und der Nutzbarkeit der beliebten „9 Uhr-Fahrkarten“ (SchönerTagTicket NRW etc.) scheint eine Abfahrt um 10:10 Uhr (und 15:10 Uhr) sinnvoll, können hiermit doch deutlich günstigere Fahrpreise genutzt werden und die Anreise z. B. von Köln

eine ganze Stunde später beginnen – bei nur 40 Minuten späterer Ankunft im Brohltal. Immerhin erfordert die heutige Fahrlage eine Abfahrt in Köln um 07:56 Uhr...

Die Auswertung der Fahrgastbefragung stützt diese These allerdings nur teilweise: rund die Hälfte der Befragten gab an, als früheste Abfahrtszeit 09:30 Uhr zu akzeptieren. Dies ist nicht weiter verwunderlich, ist dies doch die heutige Abfahrtszeit, so dass Kunden denen dies zu deutlich früh wäre, gar nicht im Zug sitzen dürften. Die Mehrheit der heutigen Kunden akzeptiert diese Uhrzeit daher, weiteren 31 % (rund einem Drittel!) war die Abfahrt allerdings dennoch zu früh (vgl. Abb. 5)! Eine spätere Abfahrtszeit muss daher, gerade auch vor dem Hintergrund der heutigen Nicht-Nutzer, zumindest diskutiert werden.

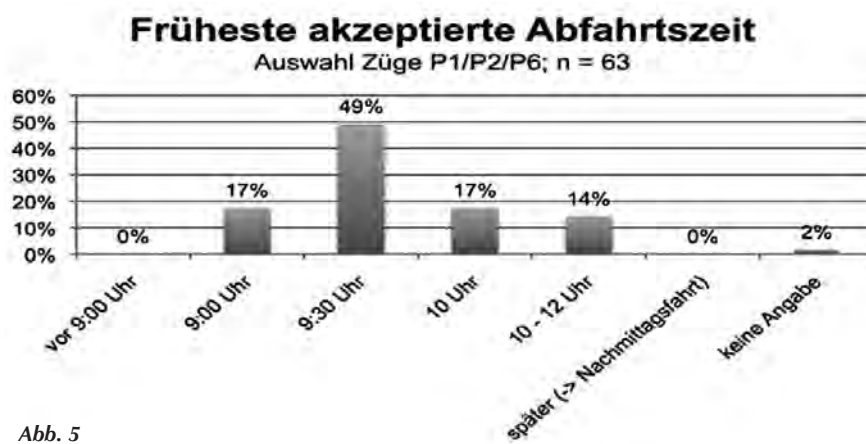
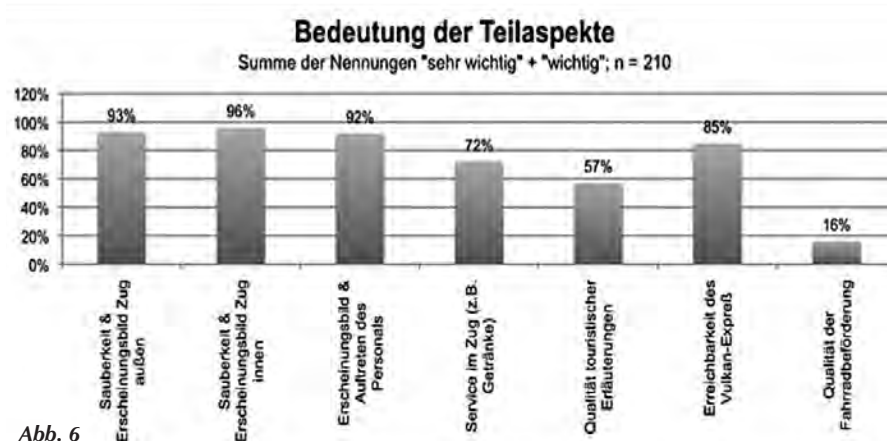


Abb. 5

In direktem Zusammenhang mit einer solchen Fahrplanänderung stünde – bei angenommener konstanter Fahrtdauer – die späteste akzeptierte Rückankunft in Brohl. Die Marke „18 Uhr“ war dabei für die Hälfte der Befragten erstrebenswert. Jeweils 25 % konnten sich auch eine noch spätere Ankunft (davon 10 % nach 19 Uhr) vorstellen bzw. wünschten eine Ankunft gegen 17 Uhr. Letzteres ist auch im heutigen Fahrplan nicht erreichbar, während auch die aus einer Fahrzeitverschiebung resultierende Ankunft um 18:42 Uhr nur unwesentlich nach 18 Uhr läge und damit den Wünschen von rund 75 % der Reisenden Rechnung tragen würde. Dies wird im Vorstand in den nächsten Monaten für das Fahrplanjahr 2015 intensiv diskutiert werden.

Bezüglich der Zufriedenheit mit Einzelaspekten wie z. B. der Sauberkeit (innen/außen) oder dem Auftreten des Personals erhalten wir durchweg sehr gute bis gute Bewertungen.

Unterschiede gibt es allerdings bei der Bedeutung der abgefragten Qualitätsmerkmale. Hierbei stellt sich die Sauberkeit der Fahrzeuge und Anlagen sowie das Auftreten und das Erscheinungsbild des Personals als Kernelement für eine positive Außenwahrnehmung heraus (vgl. Abb. 6). Die Aspekte „Fahrradbeförderung“, „touristische Erläuterungen“ oder „Getränkesservice“ sind im Vergleich dazu deutlich weniger Fahrgästen wichtig.



Abschließend soll noch ein Blick auf die eingegangenen Verbesserungsvorschläge geworfen werden. Zusammengefasst in die Rubriken Fahrplangestaltung, Anreise, Ambiente, Service und touristisches Umfeld, sind alle Angaben erfasst und ausgewertet worden. Die häufigsten Nennungen decken sich damit mit den Erkenntnissen aus den quantitativ erhobenen Daten.

Manfred Theisen seit 20 Jahren Nikolaus

Seit nunmehr 20 Jahren ist er als Nikolaus in den historischen Wagons des „Vulkan-Express“ im Brohltal im Einsatz: Manfred Theisen, zugleich Arbeitskreisleiter „Fahrdienst“ der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V. (IBS), begleitete dieser Tage auch die Nikolausfahrten 2013.

Freudig begrüßte Manfred Theisen jeden einzelnen der rund 15 Nikolaus-Sonderzüge, die an den ersten drei Adventswochenenden zwischen Brohl und Oberzissen eingesetzt wurden. Am Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen winkt er schon von weitem den zahlreichen Kindern im Zug zu – und das nun schon seit 20 Jahren. Im Zug begrüßt und beschenkt er jedes Kind einzeln und hat seit jeher große Freude daran, in glückliche Kinder-Augen zu blicken. Die Nikolausfahrten sind für Manfred Theisen stets ein Höhepunkt der Jahressaison beim „Vulkan-Express“. Während er

Bezüglich des Fahrplans werden insbesondere spätere Rückfahrmöglichkeiten, längere Aufenthalte am Endbahnhof oder Busanschlüsse zu weiteren Zielen gewünscht. In Bezug auf das Ambiente war der Einsatz einer Dampflokomotive der Renner. Ein Wunsch, den wir hoffentlich schon bald wieder erfüllen können! Auch die Vorschläge für den Service mit einem verbesserten

im Sommerhalbjahr insbesondere im Zugservice, aber auch im Gleisbau an der Strecke tätig ist, zieht er im Winter den rot-weißen Umhang an und unterstützt die IBS tatkräftig als „fahrender Nikolaus“ zwischen Brohl und Oberzissen.

Michael Baaden hat die Gelegenheit bei einem Zwischenstopp am Bahnhof Niederzissen genutzt und Manfred Theisen im Namen der IBS

Gastronomieangebot und touristischer Erläuterungen befinden sich schon lange in der Diskussion. Die Optimierung der Internetseite und der englischsprachigen Informationen ist in Arbeit. Größere Baustellen dürfte es hingegen im Bereich der Anreise (Ausschilderung, Parkplatzmangel) bzw. des touristischen Umfelds (Gastronomie, Wanderwege etc.) geben.

Die Fahrgastbefragung 2013 hat uns nun in die Lage versetzt, die erforderlichen Diskussionen zur Verbesserung unseres Angebots mit dem Ziel einer Steigerung der Fahrgastzahlen auf einer soliden Datengrundlage zu führen. Wir sollten diese Möglichkeit nun nutzen, um unser Angebot aus Kundensicht neu zu bewerten und die notwendigen Schritte einzuleiten.

Die vollständige Auswertung ist auf unserer Homepage www.vulkan-express.de als PDF-Datei.

Michael Hergarten

für 20 Jahre ehrenamtliches Engagement als Nikolaus in den Zügen der Brohltalbahn gedankt. „Die langjährige Unterstützung der IBS, insbesondere bei den Nikolausfahrten, rechnen wir Manfred Theisen hoch an und hoffen, dass er noch lange Zeit viel Freude bei seinen Tätigkeiten beim „Vulkan-Express“ findet“, so Baaden.

Michael Hergarten



Michael Baaden dankt Manfred Theisen für sein langjähriges Engagement. Foto: M. Hergarten

HENDRIK HERING UND



BEIM VULKAN-EXPRESS

Am Freitag, dem 16. August 2013, hatte die Brohltalbahn einen besonderen Tag zu bestreiten. Schon früh morgens begrüßten wir die Reporterin von SWR 4, die den ganzen Tag über Aufnahmen von den Geräuschen bei einer Eisenbahn machte und andererseits die Geschichte und die Tätigkeiten beim Vulkan-Express in Interviews mit unserem Personal festhielt.

Der Zug war sehr gut gebucht, war doch gleichzeitig Brunchfahrt (im Bahnhof Engeln) angesagt. Ein echt angenehmes Publikum von Kindern bis zum Greis erlebte einen nicht zu heißen Sommertag.

Am Nachmittag besuchte der Vorsitzende der SPD-Landtagsfraktion Hendrik Hering zum ersten Mal die Brohltalbahn, die er aus seiner Zeit als Wirtschafts- und Verkehrsminister bereits kannte. Damals hatte er mit einigen Bauvorhaben der Brohltalbahn zu tun. Den „Vulkan-Express“ kannte er jedoch noch nicht persönlich.

Auf Vorschlag des hiesigen Landtagsabgeordneten Marcel Hürter konnte dies nun gemeinsam nachgeholt werden. Den Charme der Brohltalbahn kann man auch wirklich nur persönlich erfahren. Der langjährige Vorgänger im Amt Hans-Artur Bauckhage war insgesamt dreimal bei uns zu Besuch.

Talwärts fahrend ergab sich das Gastgespräch auch mit den Repräsentanten der Brohltaler SPD. In Niederzissen bestiegen die beiden MdL dann den Führerstand der D5, um die Welt aus höherer Sicht zu erleben. Lokführer Günther Voeller trug dazu das seine bei, hatte er auch noch die Radioreporterin mit an Bord.

In Burgbrohl war für die Politiker die Reise schon zu Ende. Bürgermeister Schneider holte den Troß ab zu einem Besuch von Schloss

Burgbrohl. Man bedankte sich sehr und meinte: „Der Erhalt der Brohltalbahn stellt Verein und Verbandsgemeinde immer wieder vor Herausforderungen.“

Deshalb sind wir froh, dass das Land mit Zuschüssen dabei helfen konnte. Der Lohn ist ein einmaliges Fahrerlebnis.“ Wohl wahr, für uns ist die Brohltalbahn permanen-

te Herausforderung. Unser Dank für die Förderung des Landes war dem Gast gewiss.

Insgesamt waren die an diesem Tag im Einsatz tätigen Kollegen sehr zufrieden. Es gibt selten Tage im Jahr, an denen alles funktioniert, die Fahrgäste sich sehr positiv äußern und das Wetter bestens ist.

Michael Baaden



Die Delegation der SPD mit (v. links) Marcel Hürter (MdL), Werner Wey (Gf. SPD Niederzissen), Hendrik Hering, Ute Durwisch (Vors. SPD Niederzissen) und Thomas Berzen (Fraktionssprecher SPD Niederzissen) sowie von der IBS Michael Baaden, Michael Hauber und Stefan Raab

Foto: SPD Niederzissen (Werner Wey)



Fahrt erster Klasse im Vulkan-Express.

Foto: SPD Niederzissen (Werner Wey)

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

René Gilbert, Bonn

Felix Keldenich, Brohl-Lützing

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

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bis zum 31.01.2014 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 458.623,-

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab EUR 50 erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31.01.2014:

Michael Wildt, Münster

Dr. Erich-Joachim Günter, Meckenheim

Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach

Norbert Reppelmund, Bonn

Klaus Nieten, Adenau

Jürgen Burkard, Heimersheim

Stephan Käufer, Bonn

Bernd Jäger, Rodgau

Sven Linden, Dormagen-Nievenheim

Manfred Stützer, Königswinter-Ittenbach

Joachim Pawlowski, Bonn

Manfred Rhodius, Burgbrohl

Grill-Restaurant Gasper GmbH, Oberzissen

Hans-Peter Roth, Brohl-Lützing

Ursula Schmidt, Wetzlar

Dieter Schürmann, Burgbrohl

Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn

Ulrich Schumacher, Bonn

Hartwig Peter Maassen, Bonn

Peter Paul Mandt, Bornheim-Merten

Albert Lehmann, Linz

Anton Lankes, Bonn

Ortwin Wildeman, Bonn

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Michael Haubner, Koblenz

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach

Theodor Horn, Kriftel

Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH

Hans Bermel, Solms-Oberbiel

Aloys Delfs, Brohl-Lützing

Ulrich Hauth, Koblenz

Rolf Mennicken, Würselen

Dieter Buddrus, Cottbus

Karl-Heinz Porz, Burgbrohl

Peter Gaßmann, Burgbrohl

Erwin Schneider, Michelbach

Tönissteiner Sprudel GmbH, Brohl-Lützing

Metall- und Schweißtechnik GmbH, Burgbrohl

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

ZUGKREUZUNG IN OBERZISSEN



Nicht alltäglich in Oberzissen: Ein Güterzug nach Brohl kreuzt einen Personenzug nach Engeln am 30.04.11
Fotos: Volkhard Stern

Werkstattarbeit?

Warum wollen die wenigen jungen Eisenbahnfreunde, die sich für die Brohltalbahn interessieren, fast alle nur Lokführer werden? Das ist eine Erkenntnis der letzten Jahre. Klar, der Lokführer steht bei einer Eisenbahn immer im Fokus. Und das ist auch gut so.

Früher war das genauso. Aber früher war das das ganz Normale bei den Privatbahnen, überall ging es erst einmal in die Werkstätten.

Weil als Lokführer musste man von der Pieke auf als Schlosser (oder ähnliches) das technische Gewerk handwerklich erfahren und anschließend permanent weiter betreuen.

Solche Leute fehlen uns heute, die z.B. nur Werkstatt oder jedenfalls einen größeren Prozentsatz dieser wichtigen Arbeit erledigen. Vor 25 Jahren gestaltete sich die Hauptarbeit der IBS weniger im Zug als in der Werkstatt.

Da gab es Gemeinsamkeit, man hatte zusammen überlegt, was zu tun war in der nahen oder weiteren Zukunft. So gestaltete sich ein großer Teil des Vereinslebens der Aktiven.

Natürlich war es damals wichtiger in der Werkstatt zu arbeiten, weil es gab viel zu wenige Fahrzeuge, alle Neuzugänge mussten umgebaut und angepasst werden. Die Notwendigkeit dieser Tätigkeiten war deswegen ungleich größer als heute.

Andererseits haben wir heute die Vorgabe, die zwischenzeitlich vielen Fahrzeuge aktiv im Betrieb zu erhalten. Die Fristen laufen unerbittlich.

Die älter werdenden Gefährte brauchen permanente Pflege. Warum finden sich so wenige Kollegen für diese Arbeiten, die doch vielgestaltig und interessant sind?.

Michael Baaden



Die offene Werkstatt der Brohltalbahn lockt insbesondere bei Bahnfesten viele große und kleine Besucher an. Die umfangreichen Tätigkeiten für die Durchführung und den Erhalt des Eisenbahnbetriebes werden dort den Interessierten unmittelbar vor Augen geführt, so wie bei der Bearbeitung eines Radsatzes an der Radsatzdrehbank beim Bahnfest im Juni 2007. Das Gesehene sollte doch die jüngere Generation zur Mitarbeit motivieren können. Foto: Karsten Friedrichs

GEWERBLICH?

Kürzlich bekamen wir mal wieder ein Schreiben als Antwort auf eine Fahrtankündigungsbitte, dass man den Betrieb des „Vulkan-Express“ als gewerblich ansehe. Man empfahl uns eine Anzeigenschaltung, bei deren Gestaltung man gerne behilflich sei.

So ist das bei manchen Verlagen, die uns vielleicht nicht kennen oder nicht kennen wollen. Man will mit der Brohltalbahn Geld verdienen. Vom Grundsatz her ist das ja nicht ganz falsch gedacht. Aber in unserer Region sollte man schon wissen, dass der „Vulkan-Express“ ein touristisches Produkt ist, was nur ehrenamtlich mit der Arbeit von Freiwilligen betrieben werden kann. In diesem Sinn läuft das bei uns wie mit den Zoos und ähnlichen Einrichtungen. Trotz gewisser Eigeneinnahmen kann es ohne Unterstützung von Menschen und Vereinen nicht funktionieren, die sich zum Spenden sammeln und Mittun engagieren, um die schwarze Null zu erreichen.

Ausschlaggebend ist immer der ideale Grundgedanke, mit dem der Einzelne helfen möchte. Bei der IBS ist das die dauerhafte Erhaltung der Brohltalbahn. Bei einer Eisenbahn mag das äußerliche Gesamtbild als gewerblich erscheinen. Für hineinschauende Leute ist aber immer der kulturhistorische Grundgedanke der Erschließung des platten Landes mit den Segnungen der industriellen Revolution auf allen Gebieten der Lebensvorgänge für die damalige Bevölkerung vorherrschend.

Dass man die übriggebliebenen Relikte dieser Zeit weiter aufrecht halten möchte, geht nur mit ehrenamtlicher Tätigkeit und einem gewissen Anteil an gewerblichem Betrieb. Aber allein gewerblich ist das nicht.

Wenn dabei das große Geld verdient werden könnte wäre das schön. Aber ob das mit einer kleinen Eisenbahn jemals möglich sein könnte, ist eher nicht zu erwarten.

Michael Baaden

Informationen zur Aufarbeitung der Malletdampflokomotive 11sm

Stand Februar 2014

In der WDR Nachrichtensendung „Lokalzeit Bonn“ gab es am 4.12.2013 einen interessanten 4 Minuten langen Beitrag über die Aufarbeitung unserer Dampflokomotive 11sm unter dem Titel

„Warten auf die alte Lok“

„Die Dampflok von der Brohltalbahn ist 107 Jahre alt. Eigentlich sollte sie trotz ihres stolzen Alters schon seit zwei Jahren wieder durchs Brohltal dampfen. Doch die technische Instandsetzung des ersten beweglichen Denkmals ist komplizierter als gedacht.“

Seit Oktober 2012 wird die Aufarbeitung der Lokomotive von einem vom Vorstand der IBS gewünschten Projektbeauftragten vor Ort begleitet. Dieser ist in der Regel alle zwei Wochen für fünf Tage durchgehend bei MaLoWa in Benndorf anwesend, um die Aufarbeitung in enger Abstimmung mit Harald Zimmer zu begleiten. Sven Schlenkrich, eisenbahnbegeisterter Maschinenbauingenieur aus Dresden, konnten wir für diese Aufgabe gewinnen. Wir können sofort von ihm

von auftretenden Problemen bei der Aufarbeitung erfahren und diese uns darstellen lassen. Umgekehrt können so auf direktem Wege schnelle Lösungen gefunden werden. Damit haben wir uns eine schnellere Fertigstellung der Lok erhofft. Dieser Weg hat sich auch als der Richtige herausgestellt. Im Schnitt war die Arbeitsgruppe unter Federführung von Harald Zimmer im letzten Jahr alle 3 Wochen in Benndorf.

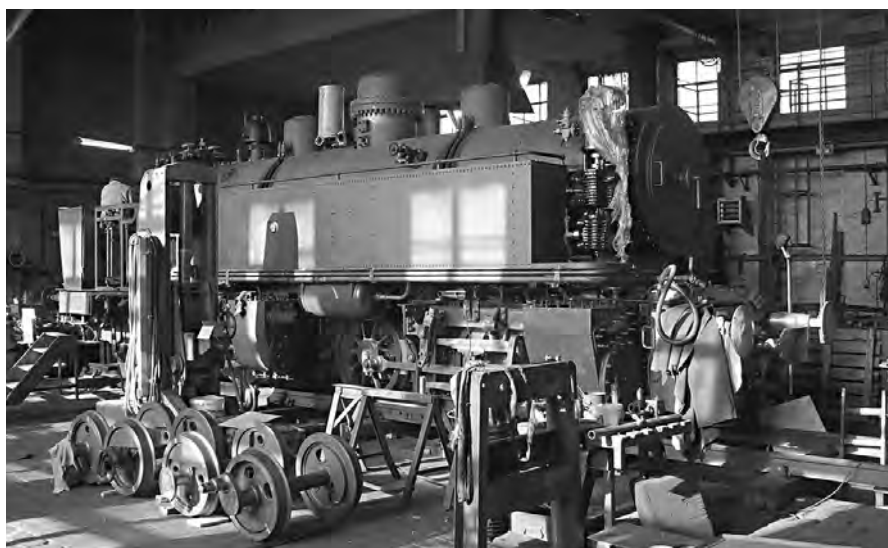
Am 02. Oktober 2013 statteten die IBS-Vorstandsmitglieder Stephan Pauly, Frank Muth und Tobias Baaden der MaLoWa einen Besuch ab, um sich über den Arbeitsfortschritt vor Ort zu informieren und dem Werk die Dringlichkeit der Fertigstellung der Lok nach nunmehr fünf Jahren Aufarbeitungszeit zu erklären und um zu versuchen, den Fertigstellungstermin festzulegen. Bei unserem letzten Besuch am 19.02.2014 waren alle Aufbauten angepaßt, montiert bzw. montagefertig abgelegt. Größeren Arbeitsaufwand bereitet noch die Endausrüstung des Führerhauses



Besuch des IBS-Vorstands am 2. Oktober 2013 in Benndorf.

und der Lok mit allen Armaturen und Leitungen für die Zentralschmierung. Die nicht vorhandenen Handräder für den neu gebauten Dampferzeuger werden von den Eisenbahnwerkstätten Krefeld nachgegossen. Abschließend hat sich gezeigt, dass der vorgesehene Aufarbeitungsumfang wesentlich umfangreicher ist, als wir uns das zum Zeitpunkt der Beauftragung je vorgestellt hatten. Dies wirkt sich auf die Kosten und natürlich noch viel mehr auf den Zeitrahmen aus.

Hier ein paar Beispiele für das Fahrwerk: Vorgesehen war die



Der Fortschritt ist deutlich sichtbar: Fahrwerk und Triebwerk sind fast komplett, und der rechte Wasserkasten sowie die Luftpumpe sind montiert. Auch das Lätewerk, die Sanddome und die Sicherheitsventile sind angebracht. Der Dampfdom ist noch ohne Haube und das Führerhaus ist noch nicht angebaut worden. Der Schornstein passt, wird aber erst später montiert.



Teilbearbeitete, neue Schieberstangen.

Erneuerung einer Achswelle, erneuert wurden alle vier. Weiterhin kamen 4 neue Treib- und Kurbelzapfen hinzu, sowie die Erneuerung aller Lenkerstangen und Hängeisen, Kreuzkopflager und Stangenlager, Kolben und Kolbenstangen. Dazu kam die Neufertigung von 2 Zylinderdeckeln und einem Flachschieber. All dies dauerte zusätzliche Zeit, aber jetzt sind wir der festen Ansicht, dass die Fertigstellung abzusehen ist. Zugesagt wurde von MaLoWa die Auslieferung noch im Jahr 2014. Hoffen wir, dass keine weiteren Überraschungen oder Ereignisse dies verhindern.

Bitte helfen Sie uns weiterhin!

Wir brauchen für die Wiederinbetriebnahme weitere Spenden.



Der Flachschieber vorn links musste neu gefertigt werden.

Nachfolgend der Stand vom Februar 2014 mit den jeweiligen Besonderheiten der vielen Baugruppen:

Schornstein

Zwei neue Schornsteine wurden von der Keula-Hütte in Krauschwitz bei Bad Muskau gegossen, nach einer Zeichnung von Sven Schlenkrich. Der zweite Schornstein ist für unsere zweite Mallet „E 168“ bestimmt, da deren Schornstein beim Erwerb der Lok nicht mehr vorhanden war. Vorgesehen war von MaLoWa ein Schornstein aus Blech, wir hatten uns jedoch zum gegossenen Schornstein entschlossen, da wir von diesem eine längere Haltbarkeit erwarten und der Unterschied beim Preis nur unwesentlich war. Probeweise

se aufgesetzt wurde der Schornstein bereits, und er paßte mit den Rundungen auf den Kessel. Der Schornstein kann erst endgültig erst nach Verlassen der derzeitigen Werkhalle aufgesetzt werden, da die Lok mit dem Schornstein zu hoch ist und nicht mehr durch das Tor passt.



Der neue, solide Schornstein in Gußausführung.

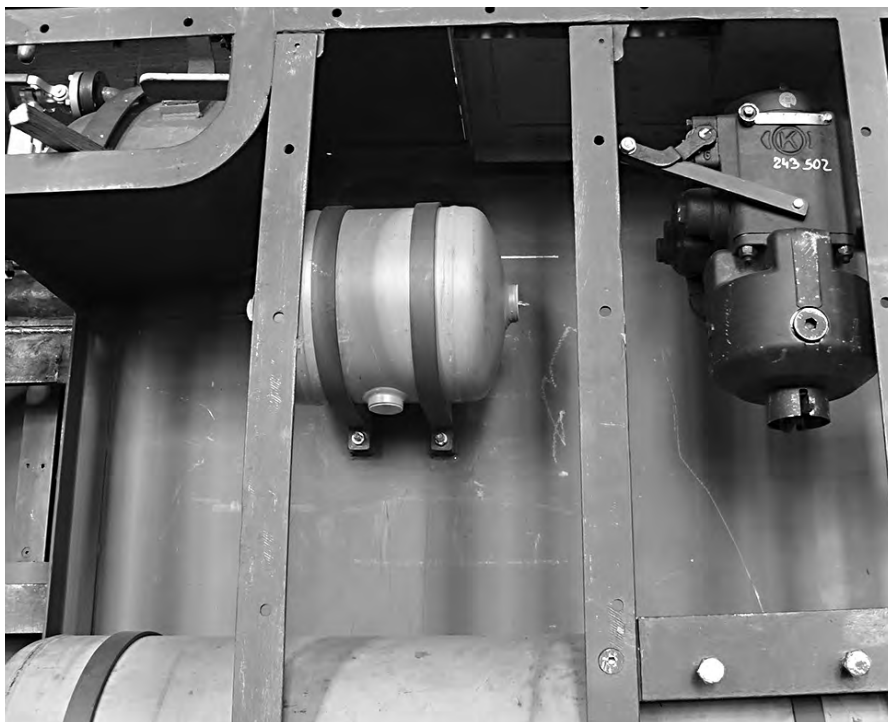
Bremsanlage

Die Bremsanlage ist seit Mitte des Jahres 2013 im mechanischen Teil fertiggestellt und vollständig zusammengebaut. Die fehlenden Bremsklötze der Größe S4 sind mittlerweile als Erstausrüstung geliefert und angepasst worden. Derzeit werden die Leitungen vervollständigt

und die Bremsarmaturen (Steuerventil, Doppelrückschlagventil, Hilfsluftbehälter und Ausgleichsbehälter vom Führerbremsventil) im rechten Kohlenkasten untergebracht. Die Handbremse fehlt noch, der dazu nötige Handbremsbock im Führerhaus wird derzeit konstruiert und neu hergestellt.



Die Bremsklötze sind montiert, die Zugänglichkeit ist allerdings nicht einfach.



Hilfsluftbehälter, Steuerventil und der 2. Hauptluftbehälter sind im rechten Kohlenkasten untergebracht.

Die ursprüngliche Planung der IBS sah vor, alle Führerhausteile zu erhalten. Leider stellte sich nach dem Sandstrahlen der Teile heraus, dass die Reparaturen der vergangenen Jahrzehnte die Substanz auch nicht weiter vor dem Zerfall retten konnten. Die Teile waren für Restauration und Weiterverwendung nicht mehr nutzbar.

Die bereits im Vorfeld in Eigeninitiative der Firma MaLoWa bei einem Stahlbauer nach dem Original gefertigten Rückwand- und Seitenteile beinhalteten aufgrund des 1:1 Nachbaues „Alt-Reparaturfehler“ und zusätzliche geometrische Abweichungen. Diese konnten daher nicht verwendet werden. Die Seitenwände sowie die originalen Führerhaustüren sind aufgearbeitet und montiert. Das Führerhausoberteil wurde angepasst und Mitte Februar 2014 aufgesetzt. Die alten Türschlösser werden weiter verwendet, die Aufarbeitung erfolgt in der Brohler Werkstatt. Die Ausrüstung des Führerhauses mit sämtlichen Kessel- und Bremsarmaturen hat begonnen.

Wasserstandsanzeiger

Die Wasserstandsanzeiger sind montiert. Aus optischen Gründen

sollen die an den modernen Klingerwasserständen vorhandenen Kunststoffgriffe gegen solche aus Holz getauscht werden. Es fehlt noch eine Beleuchtung, welche die Reflexionswirkung nicht beeinträchtigt.

Wasserkästen

Die Herstellung der Wasserkästen war im eigentlichen Auftrag enthalten. Nachdem von uns die Konstruktionen bereits erstellt worden waren, bat uns MaLo-



rechter Wasserkasten mit Schwallblechen, noch ohne Abdeckung.

Wa, die Kästen zuzuliefern. Für die Fertigung konnten wir die am Brohler Güterbahnhof ansässige Firma MST Huber gewinnen, die Kästen im Sommer nach unseren Zeichnungen auch baute.

Anschließend wurden die Kästen strahlentrostet und außen mit K-Exoxidharz-Zinkstaubfarbe gespritzt. Innen wurde auch gestrahlt und eine Beschichtung aus Sika Poxitar F im Farbtonwechsel rotbraun/schwarz in 4 Schichten von der Firma Litterer aus Rheinbrohl aufgebracht.

Die Wasserkästen wurden so von uns geplant, dass direkt alle Boden-, Seiten- und Schwallbleche miteinander verschweißt sind. Die gesamte Oberseite ist als geschraubter Deckel ausgeführt, um spätere Wartungs- und Reinigungsarbeiten zu erleichtern.

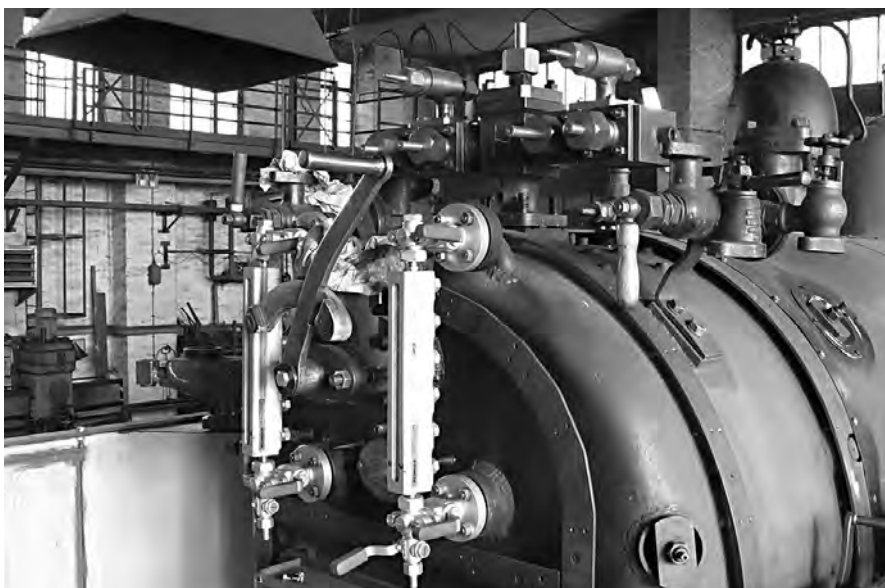
Die im sichtbaren Bereich eingeschweißten Nietköpfe sehen dem Original täuschend ähnlich (wie genietet) und werden von uns als sehr gelungen betrachtet.

Im September 2013 wurden die Wasserkästen von uns zur Lok gefahren. Danach konnten die Kohle- und Wasserkästen gegenseitig angepasst und auf den Rahmen aufgesetzt werden.

Die Anlieferung der Kästen war wichtig, da erst danach der Aufbau mit allen Leitungen weitergeführt werden konnte.

Domhaube

Die alte Domhaube ist nicht mehr auffindbar gewesen, der Verlustort ist unbekannt und kann nicht mehr nachvollzogen werden. Die deshalb in Polen nachgefertigte Haube entsprach nicht dem alten Vorbild sowie unseren Vorstellungen. Daher ließ MaLoWa unter Mithilfe von Sven Schlenkrich eine neue Domhaube entsprechend der alten nach vorliegenden Bildern fertigen.



Die Wasserstandsanzeiger und der Regler sowie weitere Armaturen sind am Kessel montiert, die Handräder fehlen noch.

Dampfheizleitung

Die Dampfheizleitung wird nach einem Vorbildfoto neu erstellt. Am alten Wasserkastenträger sind die ehemaligen Befestigungspunkte erkennbar. Gesucht werden noch Dampfheizleitungsabsperrhähne, die nicht mehr an der Lok vorhanden waren.

Hier hoffen wir noch von anderen Vereinen, Hähne aus deren Fundus zu erhalten. Die Ausführung und Lage der Leitungen, besonders zum hinteren Ende mit den Umstellventilen, wurde beim letzten Besuch festgelegt. Erst nach dem Bau dieser Leitungen und den Schmierleitungen kann der linke Wasserkasten endgültig auf den Rahmen gesetzt werden.

Elektroausrüstung

Auch die Elektroleitungen werden derzeit soweit wie möglich entsprechend den Vorbildfotos verlegt. Die an der Lok vorhandenen Teile waren überwiegend nicht mehr nutzbar und müssen durch andere ersetzt werden. Daher haben wir in unserem Hause über Jahre dafür Ersatz gesammelt. Die benötigten gebrauchten Klemm- und Steckdosen haben wir beim vorletzten Mal zu MaLoWa mitgenommen, um die Elektroausrüstung möglichst zu komplettieren. Mittlerweile haben wir auch eine brauchbare Lichtmaschine aus unserem Bestand herausgesucht und werden diese zunächst einmal auf die Lok montieren lassen.

Loklaternen

Die in Brohl über mehrere Jahre gesammelten Lampen, überwiegend aus dem Ebay, werden parallel in der Brohler Werkstatt (Thomas Kraft) aufgearbeitet. Leider ist nur noch eine originale Brohltalbahnlampe vorhanden. Diese war über Jahrzehnte an der Verwaltung am Bushof der Brohltalbahn montiert und wurde uns für die Lok 11sm überlassen.

Luftpumpe

Die zur Aufarbeitung im Januar letzten Jahres nach Krefeld gegebene

Luftpumpe ist dort mustergültig aufgearbeitet worden. Sie wurde im letzten Oktober zur Lok gefahren und ist bereits angebaut.

Triebwerk

Alle Kreuzköpfe, Gleitplatten und Schieberstangen sind montiert. Derzeit müssen die Gegenlager für die Schieberstangen neu angepaßt werden. Für die rechnerischen Ermittlungen einer möglichst idealen Steuerungseinstellung wurden alle Steuerungsteile vermessen. Jetzt soll rechnerisch mit Hilfe von Pro-



Neues Einströmrohr links.



Die schon weitgehend fertig ausgerüstete Pufferbohle.

grammen die ideale Einstellung ermittelt werden. Damit hoffen wir, die Einstellfahrten auf ein Minimum begrenzen zu können. Erst sehr spät hatte sich herausgestellt, dass es sinnvoll ist, die Schieberstangen auch zu erneuern. Die dazu gehörigen Stellglieder wollten wir erhalten, diese haben wir aber letztendlich auch erneuern lassen.

Einströmrohre

Die Einströmrohre vom Dampfdom zu den hinteren Zylindern waren teilweise soweit abgezehrt, dass eine Erhaltung nicht mehr möglich war. Der Nach- (Neu-)bau des linken Rohres und die Anpassung ist abgeschlossen und bereits montiert, das rechte Rohr wird in den nächsten Tagen folgen.

Zug- und Stoßeinrichtungen

Nachdem die vordere Pufferbohle aufgearbeitet, angepaßt und im September angebaut wurde, konnten auch die Normalspurpuffer, der Mittelpuffer und der Zughaken angebracht werden. Noch fehlen die Luft- und Dampfkupplungen, ebenso die Elektroanschlüsse.

Text: **Michael Haubner**
Harald Zimmer

Fotos: **Sven Schlenkrich**
Harald Zimmer

Dieser ausführliche Bericht zeigt die deutlichen Fortschritte der zurückliegenden Monate auf. Nachdem es in den letzten Jahren immer wieder negative Überraschungen in Form von unerwarteten Schwierigkeiten gegeben hat, ist nun durch die komplette Befundung der Lokomotive kaum noch mit unentdeckten Schäden zu rechnen. Allerdings wird dann beim weiteren Zusammenbau die Funktionstüchtigkeit der vielfach neuen Komponenten im Focus stehen, was durchaus noch einige neue Zusatzarbeiten erforderlich machen könnte.

Darum bitten wir weiterhin um Spenden für die anstehende Wiederinbetriebnahme.

Die Redaktion

Motortausch an Lok D5

Anfang Oktober 2013 musste unsere D5 leider unvorhergesehen mit Motorschaden abgestellt werden. Die Befundung des Motors ergab, dass eine der Zylinderlaufbuchsen in der unteren Hälfte, wahrscheinlich in Folge von Korrosion, gerissen war. Durch diesen Riss konnte Kühlwasser – je nach Stellung des Kolbens – entweder direkt in die Ölwanne oder in den Brennraum des betroffenen Zylinders eindringen. Der schlechte Allgemeinzustand des Motors und die große Wahrscheinlichkeit,

dass in Kürze weitere Laufbuchsen durchkorrodiert sein würden, ließen eine Reparatur des Motors als unwirtschaftlich erscheinen. Glücklicherweise konnten wir in Frankreich einen baugleichen Ersatzmotor in gutem Zustand aus dem Netzersatzaggregat eines Krankenhauses erwerben. Nach dem Transport nach Brohl und dem Ausbau des Altmotors aus der Lokomotive konnte im Dezember mit den Umbauarbeiten am Tauschmotor begonnen werden. Fast alle Anbauteile mussten in ihrer Po-

sition am Motor verändert werden. Auch Verrohrung, Motorregler, Ölwanne und Wärmetauscher mussten vom Altmotor übernommen werden. Bei dieser Gelegenheit wurde auch eine Vielzahl von Dichtungen erneuert. Ein neuer Kühlwasserthermostat soll die Temperatur des Motors in Zukunft besser regeln.

Nach einem bereits erfolgreich absolvierten Probelauf außerhalb der Lok können die Arbeiten wahrscheinlich noch im März 2014 beendet werden.
Text und Foto:

Simeon Langenbahn



Probelauf des Tauschmotors am 18.02.2014 in Brohl.

Brex e.V. bei der Brohltalbahn

Am 24. November hatte die Brohltalbahn den Brexbachtalbahn e. V. zu Gast. Auf Einladung unseres Geschäftsführers Michael Haubner besuchten uns zehn Aktive mit acht Ehefrauen. Bis auf einen Kollegen handelte es sich dabei um die Arbeitsgruppe Bendorf, die bei den Arbeiten des Brex e. V. federführend ist.

Für den Besuchstermin war unsere Weihnachtsgansfahrt ausschlaggebend, an der sich insgesamt 202

Personen beteiligten. Für eine Novemberfahrt ist diese Zahl ein hervorragendes Ergebnis.

Für die Kollegen von der Brexbachtalbahn war es interessant, mal einen solchen Fahrtablauf kennen zu lernen. Eine recht große Zahl der Brex-Leute hatte von der Brohltalbahn wohl noch nicht so die große Erfahrung.

Deshalb begleitete der Autor die Gruppe den Tag über, um Fragen zu beantworten und Erläuterungen zu geben. Im Anschluss an die Fahrt sorgte eine Werkstattbesichtigung im Schnelldurchgang für eine gewis-



Fröhliche Runde im Bahnhof Engeln.

se Erkenntnis, ist unsere Werkstattausstattung doch zwischenzeitlich auf einem recht guten Niveau angelangt.

Die Brexbachtalbahn hat in Bendorf-Sayn leider nur den freien Himmel zur Verfügung. Ein SKL 53 wird in einem größeren Zelt aufgearbeitet. Maschinen und Ersatzteile werden in Containern aufbewahrt.

Man wunderte sich aber dann doch, dass bei uns Fahrzeuge, besonders historische, einfach unter freiem Himmel stehen. Insgesamt zeigte man sich beeindruckt, unter anderem von Wilfried Thelen, der mit seiner besonderen Art einfach gut herüber kam.

Text und Foto: **Michael Baaden**