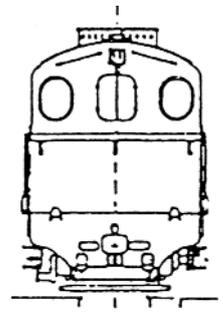


Die Brohltalbahn



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

*26. Jahrgang
Nr. IV / 2014*



Allen Leserinnen und Lesern frohe Weihnachten und alles Gute für 2015. Hoffen wir auf gut frequentierte, romantische Winterfahrten mit dem Vulkan-Express und eine erfolgreiche Saison .



IMPRESSUM:

Herausgeber:
 Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.
 Sitz: Brohl-Lützing/Rhein
 Geschäftsstelle: Kapellenstraße 12, 56651 Niederrissen
 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. 02223 / 2959305
 e-mail: karsten_friedrichs@web.de

Satz, Layout und Bearbeitung:
 Marianne Friedrichs, Königswinter
 Karsten Friedrichs, Königswinter

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:
 Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
 Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
 Rolf Toonen, Bonn

Mit Bildmaterial unterstützten uns:
 Walter Brück, Leun
 Daniel Brüser, Neuwied
 Hans-Josef Merzbach, Bonn

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

Druckabwicklung und Verarbeitung:
 Ledschbor Print.Media
 Herseler Straße 11
 50389 Wesseling

Erscheinungsweise:
 „Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluss:
 Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der
 13.02.2015

Berichte bitte nur als Word-Dokument einreichen.
 Papierfotos Format 10x15 cm glänzend bzw. Digital-
 Fotos (mind 300 dpi) per e-mail, mit Anschrift des Au-
 tors, bis zum Redaktionsschluss an die Redaktion erbe-
 ten.

Titelfoto: Walter Brück

INHALT:

Impressum.....2
 Ausbildung 2014.....3
 Gepäckkarren.....3
 Blick über den Zaun: Museumsbahnen in Wales.....4-11
 1,2 Mio Euro für Sanierung der Brohltalbahn.....12
 V 200 053 ist defekt.....12
 Bericht des Schatzmeisters.....13
 Stein AG, Brenk.....13
 Weicheninstandhaltung.....13
 Ein Tag bei der Brohltalbahn Folge 9 Teil 2.....14-15
 Eisenbahn- Atmosphäre.....16

In eigener Sache

Liebe Leserinnen und Leser, möglicherweise haben Sie sich über die verzögerte Auslieferung der vorherigen Ausgabe gewundert oder auch geärgert. Dieser Ärger, resultierend aus verschiedenen Ursachen, war nicht nur bei Ihnen vorhanden. Alle Beteiligten werden sich künftig noch stärker darum bemühen, dass die Auslieferung unserer Vereinszeitung rechtzeitig und regelmäßig erfolgt. Karsten Friedrichs

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-Expresß

Weihnachtsfahrt 26.12.14

Abfahrt 11:30 ab Brohl/Rhein, Weihnachtsausflug in den (hoffentlich vorhandenen) Schnee nach Engeln und zurück. Auf Wunsch Teilnahme an geführter Wanderung von Engeln nach Oberzissen.

Silvesterfahrt 31.12.14

Abfahrt 10:15 ab Brohl/Rhein, Jahresausklang auf der Brohltalbahn, auf Wunsch Teilnahme an geführter Wanderung von Engeln nach Oberzissen. Rückkunft in Brohl/Rhein ca. 15:45 Uhr.

Winterfahrten 2015 von Brohl nach Oberzissen

Los geht es um 11:15 Uhr vom Brohltalbahnhof in Brohl/Rhein, gleich gegenüber dem DB-Bahnhof, der mit der MittelrheinBahn (RB 26) von Köln, Bonn und Koblenz stündlich erreichbar ist. Mit Halt auf allen Unterwegshalten im Brohltal (Zustieg möglich!) bringt der nostalgische „Vulkan-Expresß“ seine Fahrgäste nach Oberzissen. Nach einer Mittagspause besteht die Möglichkeit, an einer geführten Wanderung teilzunehmen. Zwischen 16 und 17 Uhr trifft der Zug wieder in Brohl/Rhein ein.

Fahrtage sind der 11. und 25. Januar, sowie der 08. und 22. Februar 2015.

Für alle Fahrten ist eine Voranmeldung erforderlich.

Ausbildung 2014

André Zavelberg und sein Vater Ralf kamen in der Vergangenheit schon mal zur Mithilfe im Verkaufsdienst bei besonderen Veranstaltungen. Mittlerweile kommen sie des öfteren, was uns sehr erfreut, brauchen wir doch jeden, der unser Personal auf diese Weise unterstützt. André ist mittlerweile 13 Jahre alt und kann schon gut mit anfangen. Vater und Sohn arbeiten oft zusammen, was für André eine gute Anleitung bedeutet. André hat z. Z. aber noch viele andere Interessen, z. B. bei der Feuerwehr.

Ralf Zavelberg interessiert sich aber zusätzlich für eine betriebliche Ausbildung, an der er seit Anfang 2014 teilnimmt. Der Ausbildungsgang Rangierer und Zugführer findet samstags in Neuwied statt, wo wir über genügend Platz und Ruhe verfügen.

Simeon Langenbahn gestaltet die Ausbildung für die weiteren Kollegen Achim Kluthausen, Markus Kirst, Gerhard Schmitz und den jungen Pascal Stichling. Letzterer ist zwar noch zu jung. Er interessiert sich aber sehr und möchte deshalb schon mal mitbekommen, was diese Ausbildung für Anforderungen stellt.

Text und Foto: **Michael Baaden**

Gepäckkarren

Der frühere DB Gepäckkarren wurde von Thomas Bickenbach und einigen Helfern aufgearbeitet. Er steht seit September an präsentabler Stelle bereit, wie das bei einem Bahnhof auch so sein sollte. Natürlich wurde er fest verschlossen, damit nicht jeder damit umherfahren kann.

Zu besonderen Gelegenheiten sollte damit aber die Gepäckumladung historisch demonstriert werden. Von einigen Fahrgästen wurde



Tatkräftige Hilfe beim Getränkeservice: André Zavelberg



Neues Schmuckstück im Bahnhof Brohl BE: der Gepäckkarren

er sofort als Ablagefläche genutzt, auch einmal als Windelwechselstation.

Sämtliche Holzteile wurden aus besonderem Hartholz erneuert,

steht der Karren doch in der freien Natur und ist den Unbilden des Wetters ausgesetzt.

Text und Foto: **Michael Baaden**

Blick über den Zaun (12): Besuch bei den Museumsbahnen in Wales (GB)

Das alljährliche Treffen der deutschen Dampfeisenbahnen im Mai war Anlaß für Michael Haubner und den Autor, sich mit den „Great Little Trains“ von Wales zu befassen. Und nicht nur das. Nach einigen Anläufen endlich mal wieder (seit 1966 und 1967) nahm der Autor die sich bietende Gelegenheit beim Schopfe, das Mutterland der Museums- und Touristikbahnen zu besuchen. Seitdem die Brohltalbahn im Jahr 2000 das FEDECRAIL-Treffen der europäischen Touristikbahnen aus-

gerichtet hatte, war der Wunsch sehr konkret, berichteten doch die Kollegen aus Großbritannien ausführlich von ihren Bahnen und was dort abgehe. Da fühlte man sich schon als Waisenknabe.

Diesmal richteten die Harzer Schmalspurbahnen das Treffen aus und zwar in Llanberis am Fuß des Mount Snowdon, des höchsten Berges von England und Wales, ja, richtig gelesen. Wir tagten drei Tage lang im alterwürdigen Royal Victo-

ria Hotel, keine 300 m von der Zahnradbahn auf den Snowdon entfernt. Die Tagung war verbunden mit der ausführlichen Besichtigung der folgenden Bahnen:

Snowdon Mountain Railway, 7,3 km, 800 mm Spurweite, in Llanberis

Ffestiniog Railway, 21 km, 610 mm Spurweite, in Porthmadog

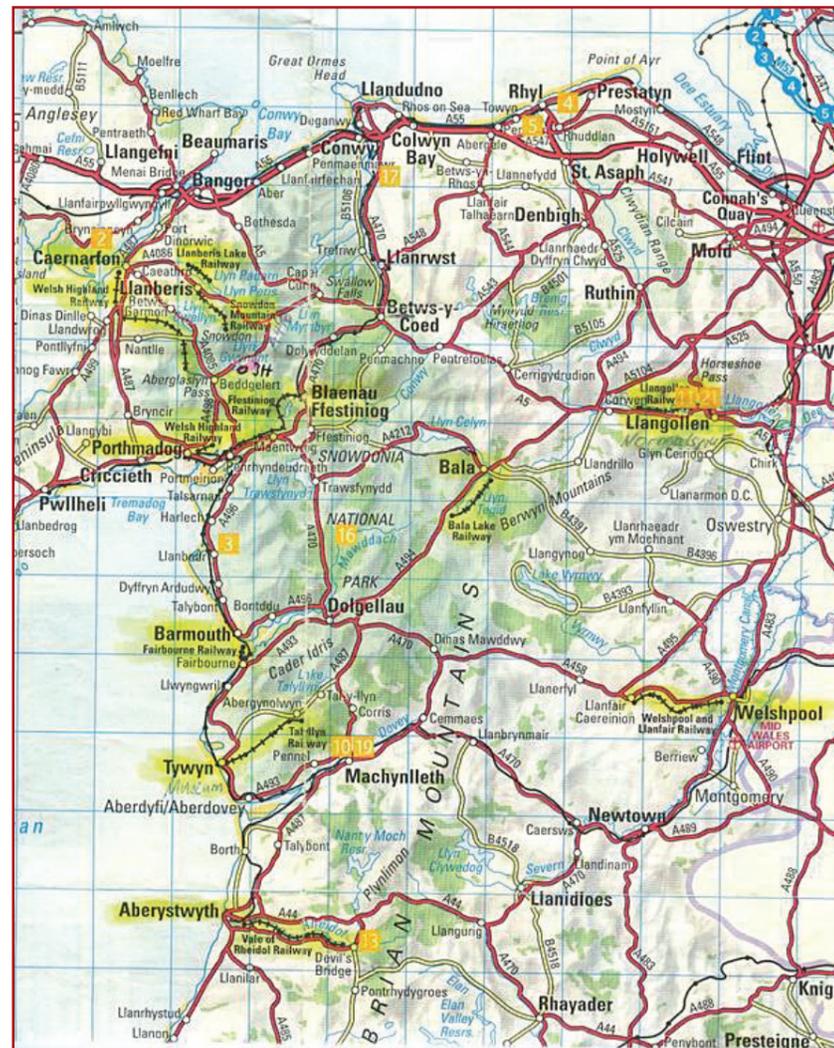
Welsh Highland Railway, 40 km, 610 mm Spurweite, in Porthmadog

Welshpool und Llanfair Light Railway, 21 km, 762 mm Spurweite, in Llanfair Caereinion

Bei allen Bahnen wurde unsere Gruppe von den Generalmanagern begrüßt und geführt, man nahm sich echt Zeit mit uns. Alles das war möglich, weil die Harzer Kollegen mit früheren Besuchen (speziell der Organisatorin Silke Stüber) persönliche Bindungen aufgebaut hatten.

Angereist waren Michael Haubner und der Autor einen Tag vor der Tagung und zwar per Bahn. Das muss man als Bahnfreund einfach erlebt haben. Mit dem ICE ging es nach Brüssel, wo man in erbärmlicher Flugzeugmanier den Eincheck über sich ergehen lassen musste. Der Eurostar brachte uns flott durch den 55 km langen Kanaltunnel nach Südostengland und London. Hier konnte man trotz dichter Bebauung noch eine neue Bahntrasse bis in die City bauen. Das Gewusel um die Londoner Nordbahnhöfe ist interessant zu beobachten, muss man doch immer den Bahnhof wechseln.

Ab London Euston brachte uns der Diesel-High Speed Train nach Chester, wo wir sofort Anschluß mit Arriva nach Holyhead hatten. Die Nordwales-Strecke ist vielfältig zu erleben mit Fahrt direkt am Wattenmeer und hohen Bergwänden entlang, über eine kombinierte Bahn- und Straßenbrücke, durch Tunnels



Museumsbahnen Wales.

Quelle: Bimmelbahnforum

und Schafweiden, bis es am Ende im Hafen nicht mehr weiter geht. Unterwegs konnten wir das umfangreiche englische Kanalnetz beobachten, was auch ein Relikt der industriellen Revolution darstellt.

Der zweite Tag, das war der 1. Mai, der in Großbritannien kein Feiertag ist, begann mit der Bahn-/Busfahrt nach Caernarfon, der Welterbestadt mit dem Schloß. Von hier aus startet seit 1997 die Welsh Highland Railway, das eigentliche Ziel für den Autor. Diese grandiose Bahn wurde zwischen 1995 und 2011 Stück für Stück mit EU-Mitteln von der Ffestiniog Railway wieder aufgebaut (Kosten 27 Mio. GBP), weil der Tourismus in Wales und die „Great Little Trains“ den richtigen Stellenwert in der Politik genießen.

Die Einfahrt in das unbewaldete Gebirge mit den langen Zügen und den riesigen Vierzylinder Garratt-Maschinen ist unbeschreiblich. 2 Std 15 Min dauert die 25 Meilen-Fahrt „from coast to coast“ nach Porthmadog über eine Meereshöhe von 197 m. Das sollte für den Autor auch so sein, um vor der Tagung bereits diese Bahn von Nord nach Süd und den Nationalpark Snowdonia erlebt zu haben.

Des Nachmittags traf dann der Rest der deutschen Truppe per Flugzeug und Bus in Llanberis zur Tagung ein. Teilnehmer waren ca. 25 Kollegen/innen der Borkumer Kleinbahn und Seeschiffahrt, von Molly, HSB, Wilder Robert, Zittau, SDG, Öchsle, Chiemsee und Brohltal sowie Roger Waller. Bei der Begrüßungsveranstaltung, die traditionell von Theodor Robbers, Borkum, geleitet wird, stellten sich alle Teilnehmer persönlich vor, überwiegend in englisch oder radebrechend, waren doch die Repräsentanten der britischen Gastgeber mit anwesend. Man berichtete ausführlich von den Bahnen und Aufgaben. Auch beim Abenddinner und danach waren die Gastgeber unser aller Gast.

Der Freitagvormittag wurde von der Snowden Mountain Railway ge-



Betriebswerk der Snowdon Mountain Railway in Llanberis. Vor dem Schuppen die Zahnradloks 2, 3 und 6.



Ein Diesellok zum Snowdon mit Hunslet-Zahnradloks 9 verläßt den Talbahnhof Llanberis

staltet mit Führung über deren Anlagen. Von diesen Örtlichkeiten können andere nur träumen, eigenes Kino, Selbstversorgung und Bedienungsgaststätte, riesiger Kaufladen u.a.. Anschließend ging es im dampfgeführten Sonderzug auf den Snowdon mit 1,087 m Höhe. In hochalpiner Umgebung mit großartiger Aussicht waren die letzten 100 Höhenmeter leider nur in Wolken zurückzulegen. Am Nachmittag wurde im Hotel bis in den Abend fachlich getaggt. Die geläufigen The-

men (weil überall präsent) kamen zur Aussprache:

Rente mit 63, Überalterung des Personals, Nachwuchsgewinnung bei Festbeschäftigten und Freiwilligen, Ausbildung, sich dauernd ändernde Regelwerke für Betrieb, Instandhaltung usw., Kostenexplosion im Reparaturbereich, fachliches Können von Ehrenamtlichen, neue Dampftechnik bei Schiffen und Lokomotiven, Umbau von MS Ostfriesland auf LNG u.v.m.

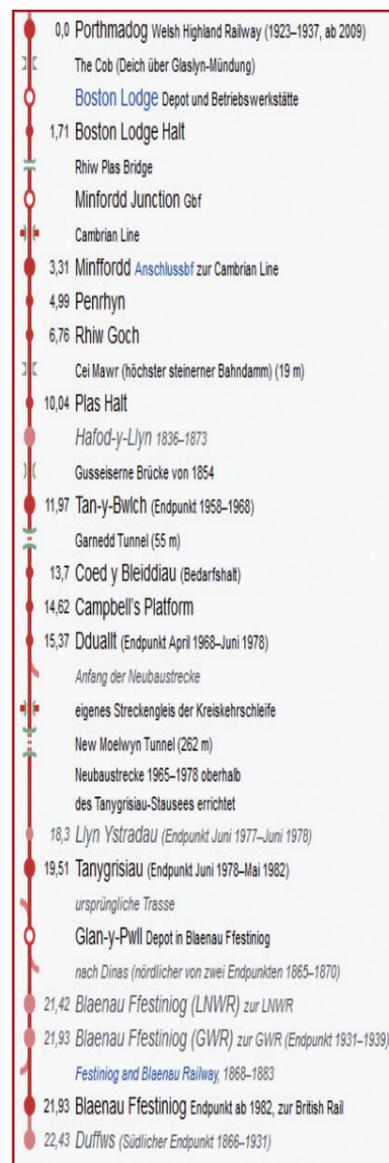
Bei einigen Themen wollen zukünftig einige Kollegen zusammenarbeiten, um auch zu konkreten Ergebnissen zu kommen.

Am Samstag besuchte man in Porthmadog die Ffestiniog Railway, deren Gleisanlage im Hafenbahnhof kürzlich in der Fläche verdoppelt wurde. Anschließend ging es zunächst über den 1,5 km langen Absperrdamm „The Cob“ und dann bergwärts nach Blaenau Ffestiniog (Baujahr 1836).

In den ersten 30 Jahren betrieb man die Bahn mit Schwerkraft. In permanenter Steigung geht es Double-Fairlie-geführt 21 km am rechten Talrand bergauf in das Schieferzentrum von Wales.

Trotz Freischnitten ist die Strecke zu großen Teilen zugewachsen. Selbst von der Mitte des Zuges war die Lok oft nicht mehr zu erkennen. Acht-/Neunwagenzüge sind für die Fairlie-Loks wohl keine ganz große Last (klar, mit vier Zylindern).

Auf der Rückfahrt hielten wir im Bahnbetriebswerk Boston Lodge an, wo wir eine Führung vom Feinsten genießen konnten. Sämtliche Schätze (Loks von vor 1900) wurden gezeigt, und es waren einige Mitarbeiter bei tatkräftiger Arbeit zu beobachten. Jedes Jahr wird hier ein neuer Waggon gebaut, um die historischen nicht im Alltag zu verschleifen. Das ist zwar nicht museal aber touristisch richtig. Auch Lokomotiven werden hier immer noch gebaut.



Strecke der Ffestiniog Railway
Quelle: Wikipedia

Fairlie-Loks im Bahnhof Blaenau Ffestiniog (oben)
Fairlie-Doppeltraktion in der Kehrschleife im Bahnhof Dduallt (unten)

Die echten Museumsfahrzeuge kommen nur selten zum Einsatz. Der Ffestiniog Railway Verein hat über 6000 Mitglieder, wovon über 1000 Aktive sind. An diesem Wochenende feierte man dort "60 Years of Preservation".

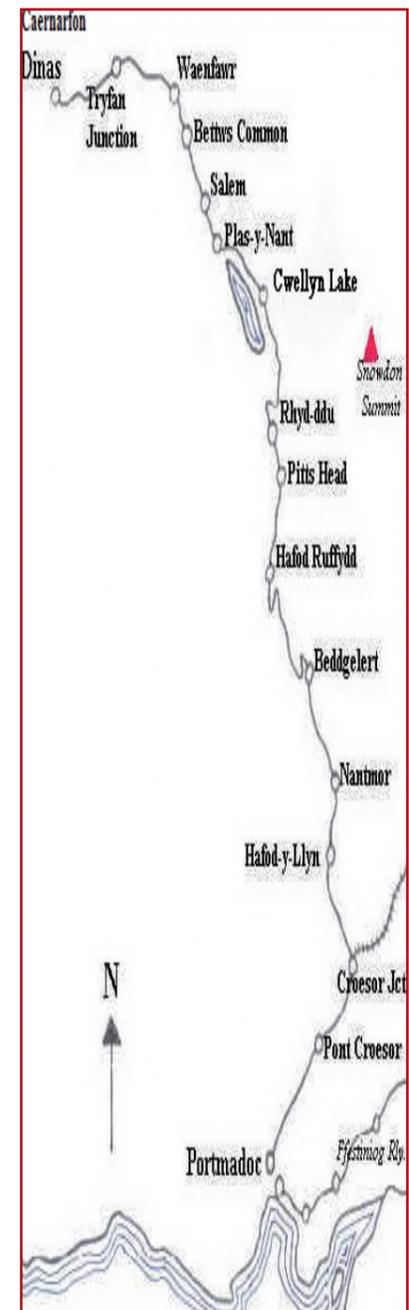
Am Spätnachmittag ging es dann vom Gemeinschaftsbahnhof Porth-

madog auf die Welsh Highland Railway. Die Ausfahrt des Zuges auf die andere Straßenseite der Britannia Bridge muss man erlebt haben und zwar als Fußgänger.

Und den anschließenden Aufstieg durch das Glaslyn-Tal auf den Pass mit Tunneln und Kehrschleifen dann im Zug, „The most beautiful scenery

in Britain“ heißt es.

Am Sonntag 4. Mai war der Aufenthalt in Llanberis, dem bekanntesten walisischen Ausflugsort, beendet und mit dem Bus fuhr unsere Gruppe über den Llanberis-Pass (Hochgebirge auf nur 356 m Höhe) und durch das River Dee-Tal nach Llanfair Caereinion.



Strecke der Welsh Highland Railway
Quelle: Wikipedia



Auf der Welsh Highland Railway mit den Garratts NGG16
Kreuzung der Züge aus Porthmadog und Caernarfon im Bahnhof Rhyd ddu (oben)
Zug im Glaslyn Valley (unten)

Hier wurden wir besonders herzlich begrüßt (very warm welcome) vom General Manager Terry Turner und seiner Frau Tina. Wiederum wurden wir bestens herumgeführt. Die W+LLR nennt einen ganzen Zillertaler Schmalspurzug aus Holz ihr eigen. Die Bahn ist eine Feld- und Wiesenbahn par excellence mit zwei Höhepunkten um 200 m und Steigungen um 1:24. Sehr ländlich geht es dort zu.

Hier endete dann die Tagung mit einem Resümee der letzten Tage und den gewonnenen Erkenntnissen. Die nächste Tagung findet vom 1.-3.5.2015 in Ochsenhausen statt. Im neugebauten Salonwagen (in Boston Lodge) wurden wir mit dem Planzug nach Welshpool befördert, wo Michael Haubner und der Autor sich von der Gruppe verabschiedeten und nach 3,5 Tagen Schmalspurbahn am Großbahnhof wieder mit der Normalspur in Kontakt kamen.

Ab jetzt waren wir allein unterwegs. Auf der Mid-Wales-Strecke ging es zunächst nach Shrewsbury, dem großen Bahnknoten zwischen Wales und Mittelengland (früher 7 Strecken, heute 5). Der Anschlusstriebwagen nach Norden entließ uns in Chirk, wo nur Sonntags Busanschlus nach dem bekannten Ausflugsort Llangollen besteht.

Der Bahnhof Chirk wurde neu hergerichtet wegen des neuen Naturparks und Weltkulturerbes Pontysyllte Aquädukt in der Umgebung. Das River Dee Valley in Llangollen ist landschaftlich eine ganz besondere Augenweide mit dem Bahnhof direkt am Fluss, der tosend durch die Felsen fließt. An diesem Abend war hier wegen des Bankholidays (Feiertag am nächsten Tag) touristisch viel los.

Der Montag 5. Mai begann direkt gegenüber unserem Hotel bei der Llangollen Railway. Den ersten Zug nach Carrog ließen wir vor lauter Schauen wegfahren, und den zweiten auch noch. Die Bahn präsentiert sich in einem Waggon mit ihrem



In Llanfair Careinion. Gruppe der deutschen Dampfbahnen mit Kollegen der W+LLR vor Lok 822 "The Earl" (oben) und die gleiche Lok mit Zillertaler Zug (unten)



Aquädukt und Eisenbahnbrücke am Llangollen Canal in Chirk

Wiederaufbau seit 1975 mit besten Bildern und genauen Plänen. Derzeit ist die Verlängerung von Carrog nach Corwen im Bau und noch dieses Jahr sollen die 4 km eröffnet werden, womit die Bahn dann 24 km lang ist. Fahrzeugmäßig ist die Llangollen Railway opulent aufgestellt (50 Loks, 100 Wagen).

An diesem Standort sind (wie fast überall) mehrere (ca. 18) Vereine tätig, wobei jeder seine eigene Arbeit macht (Lok und/oder Wagen/Strecke/Gebäude), aber alle arbeiten doch irgendwie zusammen. Auch hier wie anderswo kann man nur begeistert sein von der umfassenden Bahnhofsatmosphäre, die überall das i-Tüpfelchen darstellt.

An jede Kleinigkeit ist gedacht, alles scheint historisch wie eh und je, obwohl es erst seit 1975 so ist. Und der Betrieb findet genau so statt wie früher mit den Stellwerken und deren Mechanik sowie der Übergabe der „Token“ für den einzelnen Streckenabschnitt. Der Besuch in Llangollen war für den Autor eine bessere Erkenntnis.

Der Bus brachte uns wieder zum Bahnhof Chirk. Leider oder besser zum Glück hatte sich der Autor bei der Fahrplangestaltung vertan, so dass eine Stunde Zeit blieb, das örtliche Aquädukt neben dem großen Eisenbahnviadukt zu besichtigen. So etwas gibt es bei uns nicht. Anschließend tappten wir dann noch durch den 400 m langen Schiffstunnel, ohne im dunklen ins Wasser zu fallen.

In Shrewsbury stiegen wir um in den Doppeltriebwagen nach Aberystwyth über die Mid-Wales-Strecke nach Machynlleth, dem Trennungsbahnhof, von wo aus immer nach Aberystwyth und nach Pwllheli über die Cambrian Coast Line gefahren wird. Große Plakate machen in der Umgebung auf diese besondere Strecke aufmerksam.

Am 6. Mai war die Westwales-Metropole Aberystwyth unser Ziel. Hier beginnt die Vale of Rheidol Railway zur 12 Meilen entfernten



Llangollen Station am River Dee. Im Bahnhof Lok 80072

Devil's Bridge, die letzte Schmalspurbahn von British Rail seiner Zeit. Die Anlagen im Bahnhof waren im Schmal- wie Normalspurbereich drastisch dezimiert worden, ein Abklatsch ehemaliger Größe wie eigentlich überall.

Die Vale of Rheidol Railway führt am linken Talrand in ständiger Steigung auf 200 m Höhe, wo 1897 der Erzbergbau Anlaß zum Bahnbau war. Die absolut gepflegten Loko-

motiven und Wagen stammen original von dieser Bahn aus den 20/30er Jahren. Bei der Strecke wurde in den letzten Jahren sehr auf den Freischnitt geachtet, ohne den eine Touristikbahn ansonsten aufgeschmissen ist.

Am Ende der Strecke geben mehrere Wasserfälle ein Zeugnis der großartigen Landschaft. Am Nachmittag besuchten wir die Seaside der Stadt.



Lok 8 der Vale of Rheidol Railway beim Umsetzen in Devil's Bridge

Mit der Cliff Railway (Standseilbahn 1:2) kletterten wir auf den Constitution Hill, von dem sich ein herrlicher Überblick über die Stadt mit der Irischen See ergibt. Zur Übernachtung fuhren wir wieder nach Machynlleth zurück.



Am Mittwoch 7. Mai war die weltweit älteste Touristikbahn (seit 1951) angesagt. Bei der Tallyllyn Railway gaben wir uns als Brohler Kollegen zu erkennen und sofort gab es wieder den „very warm welcome“. Wir durften die Fahrten „on the footplate“ (jeder einzeln) erleben, obwohl das bei der kleinen Maschine echte Platzprobleme bedeutete. Auch ein Faltblatt über die Bahn in deutsch wurde gefunden. Die Gebäude des Bahnhofes in Tywyn sind fast alle neu gebaut worden. Das integrierte Kleinbahnmuseum ist das beste, was der Autor je gesehen hat. 63 Jahre Railway-Preservation und klarer Sammlungswille hinterlassen einen riesigen Fundus. Die etwa 12 km lange Bahn schlängelt sich am linken Talrand in leichter Steigung auf ca. 100 m Höhe. Viele Schieferbrüche waren um 1860 der Anlaß, die Bahn zum Abtransport zu bauen. Man kann zu Satteltankloks stehen wie man will, die historischen Fahrzeuge waren bestens gepflegt, und hinterließen einen superben Eindruck. Das ist das Wichtigste bei einer Touristikbahn, hier wirklich Museumsbahn.

Am Abend fuhren wir mit Arriva über die „Cambrian Coast line“ leider nur bis Harlech, da die Bahn nach Pwllheli wegen eines Brückenneubaus nur im Schienenersatzverkehr befahrbar war. Die „Cambrian Coast Line“ ist mit das Schön-

ste, was eine Normalspurstrecke geben kann: oberhalb von tosenden Meeresfluten über Brücken und Dämme. Gegen 20 Uhr kamen wir in Porthmadog an, zum 3. Mal auf unserer Rundreise, diesmal zur Übernachtung mit kontinentalem Frühstück.

Donnerstag, der 8. Mai, begann mit dem Gang zur Welsh Highland Heritage Railway, also der anderen Bahn fast gleichen Namens, die aber nur 1 Meile lang ist. Wegen Regens war hier aber nichts los. So machten wir uns auf zum Hafbahnhof, nicht ohne ausgiebig die Geschäfte der Hauptstraße des Ausflugesortes anzusehen. Mit der Ffestiniog Railway ging es dann wieder in den Nationalpark Snowdonia nach Blaenau Ffestiniog. Im Regen erkundeten wir das Ortszentrum. Der Autor unterstellte ursprünglich bei der Reiseplanung noch etwas mehr von der früheren Schieferbergbaubedeutung dieses Ortes mit vier Bahnhöfen und drei Bahngesellschaften, die miteinander nicht verbunden waren. Nur wenig ist geblieben. Ein neuer Bahnhof wurde für Normal- und Schmalspur und nur für Personenverkehr gebaut. Riesige Schutthalden überlagern beeindruckend den Ort.

Am Nachmittag befuhren wir die schöne Conwy Valley Line hinunter



Bei der Tallyllyn Railway in Abergynolwyn mit Michael Haubner als interessiertem Beobachter

nach dem bekanntesten walisischen Badeort Llandudno, wo wir kurz die Stadt bis zur Seaside erkundeten. Sodann brachten uns die Triebwagen nach Wrexham, dem Zentrum des nordwalisischen Kohlebergbaus und drei Personenbahnhöfen. Es dauerte etwas, bis wir den Busbahnhof in der Stadt fanden. Von hier aus fahren teilweise im Viertelstundentakt die Busse nach Llangollen. Ja, wir waren wieder dort, weil es uns am Montag gut gefallen hatte.

Am Freitag 9. Mai hielten wir uns nicht mehr so lange in dem schönen Bahnhof auf. Mit einem Dieseltriebwagen aus den 50er Jahren kamen wir wieder nach Carrog. An manchen Tagen gibt es bei der Llangollen Railway Dampf und Diesel im Wechsel. Mit dem Bus ging es am Mittag nach Ruabon, dem früheren Anfangspunkt der Llangollen Railway, von wo Arriva uns nach Birmingham, Smethwick Galton Bridge brachte. Wir hatten sofort Anschluß mit London Midland Railway nach Kidderminster, wo zwei Bahnhöfe auf 100 m nebeneinander liegen. Der Nahverkehrsbahnhof ist nur ein Haltepunkt. Der zweite gehört der bekannten Severn Valley Railway. Die SVR betreibt täglich Touristikverkehr mit Dampf und das vom Feinsten, in einem richtigen Kopfbahnhof, worin man auch noch Zehnwagenzüge auf vier Gleisen



Kidderminster Town. Lok 2857 mit offenem Führerstand fährt mit Zug aus Bridgnorth ein. Die Anlagen wurden 1980 von der Severn Valley Railway neu gebaut.

behandeln kann. Und alle Versorgungsmöglichkeiten sind vorhanden, so, wie man das in Großbritannien erwarten kann. Der Bahnhof wurde nach 1980 auf dem früheren Güterbahnhof neu errichtet.

Samstag 10. Mai hatten wir unseren letzten gesamten Tag bei der SVR geplant, die an diesem Wochenende ein Family Fun Weekend feierte mit zehn Zügen im Stundentakt. Es war bereits viel los, als wir am Bahnhof ankamen. Wir hatten Glück, dass wir für den 10 Uhr Zug noch ein Day Rover Ticket erhielten, waren doch alle Züge bis mittags fast nur für Familien reserviert (=7 von 8 Wagen) und auch entsprechend gut besetzt. Alle wollten zu Station Highley in der Mitte der Strecke reisen, weil dort Peppa Pig und George aus der Zeichentrickserie auftraten. Bei uns ist das mit der Maus vergleichbar. In Highley betreibt die Severn Valley Railway seit 2007 ein neues Engine House (Veranstaltungszentrum) mit allem Drum und Dran und viel Platz und immer neuen Ideen, um neue Leute, Kinder ins Museum, in die Eisenbahn zu holen, sowie die geistige und körperliche Befassung damit. Das sichert das zukünftige Interesse an der Bahn und auch die Einnahmen. Fast jeden Monat gibt es Sonderveranstaltungen. Wie man

derung in der 3. Klasse ist das Übliche bei britischen Touristikbahnen, die Sitze bestehen aber aus Stoffpolstern. Die Zukunftsorientierung zeigt sich in vielen kinder- und familienfreundlichen Angeboten.

Auf die geschlossenen Wagenfenster bei den Bahnen muss man sich etwas einstellen, genauso wie auf das Kleinpöf. Bei den Normalspurvereinen werden die Loks von Saison zu Saison untereinander ausgeliehen. Die Bahn in Großbritannien ist wohl gänzlich eingezäunt. Das Arriva-Personal war absolut freundlich und hilfsbereit, die Sauberkeit sehr ordentlich. Bei den Touristikbahnen begeisterte die Ausstattung der Bahnhöfe mit allem, was man historisch bei einer Bahn erwarten kann und konnte, Ver- und Entsorgung auf gutem Niveau. Die Anzahl der freiwilligen Helfer und Mitglieder kann nur neidisch machen. Für deutsche Verhältnisse verwundert die Vielzahl von überhaupt noch vorhandenen bzw. im Betrieb befindlichen Dampf- und Dieselfahrzeugen. Auf diesem Gebiet sind und bleiben wir Waisenknaben.

Die Unterbringung war insgesamt „very british“. Es ging recht eng zu. Für jede Dusche musste man einen Kursus machen. Das Frühstück mit gebackenem Wellschinken, warmen Würsten, Tomaten und Bohnen und nur Toast war nicht jedermanns Geschmack aber opulent, so dass das Mittagessen ausfallen konnte. Gewöhnungsbedürftig waren auch die Sperrstunde um 23.45 Uhr sowie nur Selbstbedienung im Pub.

Weitere besuchte Bahnen:

Llangollen Railway, 20 km, Normalspur, in Llangollen

Vale of Rheidol Railway, 18,9 km, 600 mm, in Aberystwyth

Cliff Railway, 237 m, Bergbahn, Normalspur, in Aberystwyth

Tallyllyn Railway, 11,8 km, 686 mm, in Tywyn

Text und Fotos:

Michael Baaden

1,2 Mio. Euro für die Sanierung der Brohltalbahn

Das Land Rheinland-Pfalz hat sich seit dem Jahr 2001 mit rund 1,2 Millionen Euro an den Infrastrukturinvestitionen der Brohltal-Eisenbahn-GmbH beteiligt.

Nachdem in den zurückliegenden Jahren unter anderem mit der Sanierung der beiden Viadukte in Oberzissen und Tönisstein die Grundlage für den nachhaltigen Weiterbetrieb der Brohltalbahn gelegt wurde, liegt der Schwerpunkt der Sanierungsmaßnahmen nun seit einigen Jahren vor allem bei der Sanierung des Oberbaus. Im Zuge von anstehenden Arbeiten werden Schienen und Schwellen ausgetauscht, die bereits vor rund 40 Jahren als Gebrauchsmaterialien eingebaut wurde.

Mit diesen Mitteln unterstützt das Land die in weit überwiegend kommunalem Besitz befindliche Brohltal-Eisenbahn-GmbH, damit diese die landesweit einmalige schmalspurige Brohltalbahn auch weiterhin sicher betreiben kann, so Infrastrukturminister Roger Lewentz.

Die Ausflugsverkehre auf der Strecke mit rund 60.000 Nutzern pro Jahr stellen ein wesentliches Rückgrat des regionalen Touristikangebotes dar. Auch sind die jährlich rund 15.000 Tonnen Phonolith vom Steinbruch Brenk von großer Bedeutung, da diese aufgrund der engen Ortsdurchfahrt in Brenk grundsätzlich nur über die Bahn abtransportiert werden können, so Lewentz.

(Pressemitteilung Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur)

V 200 053 ist defekt

Unsere V 200 ist seit April 2014 nicht mehr einsetzbar. Die Beschädigungen sind recht umfangreich. Es zeigen sich Risse an einem Drehurm am Rahmen dort, wo das



Bevor der Gleisabschnitt am Dickberg Ende 2009 mit Fördermitteln grundsaniert werden konnte, drohte ein halbes Jahr davor zu Saisonbeginn wegen des schlechten Gleiszustandes der Ausfall des Bahnbetriebes für Personen und Güter für längere Zeit. In einer Gewaltaktion gelang es den Aktiven des Vulkan-Expreß kurz vor dem Saisonbeginn die vorläufige Reparatur. Foto: Hans-Josef Merzbach

Drehgestell befestigt ist. Als Ersatzteilsponsor steht die Lok zum Verkauf.

Selbst mit der Versicherungsschädigung wird ein Betrag von 100.000 Euro als Aufwand verbleiben. Hinzu kommt, dass die Lok im Jahr 2015 Fristablauf hat. Die dann vorzunehmenden Arbeiten, z. B. die Überholung der gesamten Elektrik, sind aktuell abzusehen und werden sich nicht unter 150.000 Euro belaufen. Es stellt sich bei diesen Grö-

ßenordnungen für eine betriebsfähige V 200 die Existenzfrage.

Aushilfsweise werden die Aluverkehre mit der V 90 befördert, was aber für die eigentliche Rangierlok keine gute Lösung darstellt. Ansonsten wurde je nach Verfügbarkeit eine G 800 bzw. DE 1002 von Northrail angemietet, die wechselweise nach Limburg oder Spellen eingesetzt werden.

Michael Baaden



Im Neulack glänzt V 200 053 im März 2008 im Umladebahnhof. 6 Jahre später und nach 57 Jahren Gesamtlebenszeit dürfte das Ende der Lok bevorstehen.

Foto: Karsten Friedrichs

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

Wir freuen uns, unser neues Mitglied hier begrüßen zu dürfen:

Bastian Baulig, Andernach

Wir wünschen dem neuen Mitglied, dass es sich in unserer Interessengemeinschaft gut aufgehoben fühlt.

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 31.10.2014 für die Wiederertragsmaßnahme gespendet worden:

467.052 Euro

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

Stein AG, Brenk

Unser Kunde AG für Steinindustrie hat im Werk Brenk einen gebrauchten Kreiselbrecher neu eingebaut. Er verschafft 16 t Material pro Stunde. Zusätzlich wurde eine Entstaubungsanlage errichtet.

Die Investitionen erfolgten im Hinblick auf weitere Geschäfte speziell mit neuen Kunden, z. B. der Fa. ThyssenKrupp.

Seit ca. 1 Jahr sind unsere Phonolith-Transporte drastisch eingebrochen, weil bei der Stein AG mit dem Kunden St. Gobain Differenzen bestehen.

Michael Baaden

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 31.10.2014:

Walter Müller, Niederzissen

Aloys Delfs, Brohl-Lützing

Bernd Rausch, Weibern

Ursula Breuer, Burgbrohl

Daniel Junghans, Bad Neuenahr-Ahrweiler

Die Arbeiten an unserer Dampflok 11sm gehen in die Endphase.

Am 13.11. wurde die Lokomotive zum ersten Mal nach 48 Jahren wieder angeheizt!

Es fanden einige Bewegungen auf dem Werksgelände zur Prüfung von Baugruppen statt. Nach der Erledigung der Restarbeiten wird die Lok voraussichtlich Anfang des neuen Jahres nach Brohl gebracht.

Für die abschließende Finanzierung des größten Vereinsprojektes ist aber auch Ihre Mithilfe gefordert.

Als Endsput bitten wir Sie noch-

mals um Spenden für die einzige erhaltene originale Brohltalbahn-Dampflok!

Tobias Baaden

Weicheninstandhaltung

In den Monaten August und September wurden im Umladebahnhof einige Teile an den Dreiwegweichen gewechselt hauptsächlich an den Herzstücken.

Des Weiteren war das Schotterbett neu herzustellen und neue Holzschwellen einzubauen. Besonders beim Dreischienengleis ist das recht aufwendig.

Frank Muth und die Gleisbaupolizei mussten dafür wieder einige Zeit investieren. Der Erfolg ist sichtbar. Der EBL bestätigte eine ordentliche Arbeit.

Die anschließende Vermessung zeigte die richtigen Werte. Das Gleis stand für die Reparaturzeit voll zur Verfügung, weil die Phonolithtransporte nur gering waren und man gut voran kommen konnte.

Michael Baaden



Der Eindruck des langen Phonolithzuges mit Lok D5 in Brenk täuscht: Die Transporte sind stark zurückgegangen. Foto: Daniel Brüser

Ein Tag bei der
Brohltalbahn Folge 9
Teil 2

Vor Ort erklärt mir Frank, was gerade passiert. Die Firma Fuchs wurde beauftragt, das Gleis innerhalb einer Woche zu erneuern. Am Montag wurden die Gleisjoche herausgeschnitten und auf die Seite gelegt (Foto 7), der Boden ausgekoffert und der Abraum abtransportiert (Foto 8). Am anderen, westlichen Ende der Baustelle sehe ich die D2 mit einem normalspurigen Rungenwagen, der auf einem Rollwagen steht (Foto 9). Frank erklärt, dass es sich um einen „geliehenen“ Waggon vom Alu-Zug handelt, der ohnehin einen neuen Holzboden bekommen soll und daher vorher noch für den Abtransport des Abraums verwendet wird. Die D2 befördert den Altschotter talaufwärts zu einem Kunden, der die ordnungsgemäße Entsorgung übernimmt. Eine clevere Lösung, die allerdings zwei Loks bindet. Bis Freitag soll die Firma Fuchs mit ihrer Arbeit fertig sein. Am Samstag rücken noch mal die Freiwilligen der Arbeitsgruppe Oberbau an und erledigen den Rest. Am Wochenende soll wieder gefahren werden.

Inzwischen sind die Arbeiten so weit fortgeschritten, dass schon neu eingeschottert wird und die ersten Schwellen und Gleise aufliegen. Um sie zu fixieren, fährt Frank einmal vorsichtig auf das neue Gleisstück, und schon krallen sich die Schwellen im neuen Schotterbett fest (Foto 10). Direkt danach wird weiter eingeschottert (Foto 11). Jetzt wird klar, warum der Schotterwagen nur einseitig beladen wurde: Auf dem unzugänglichen Streckenabschnitt muss der Bagger von der Kopfseite an den Waggon heran, und die Reichweite des Auslegers ist begrenzt. Während der Bagger weiter einschottert (Foto 12), erklärt mir Frank, welches Material zum Einsatz kommt. Die Schwellen sind zwar gebraucht, aber aufgearbeitet



und in gutem Zustand. Die werden locker einige Jahrzehnte halten. „Die nächste Erneuerung erfolgt hier bestimmt nach meiner Zeit“, so Frank weiter. Die neu verlegten Gleise vom Typ S 49 sind auch gebraucht, aber in einem guten Zustand. Sie ersetzen das alte Gleis vom Typ S 33 (preußische Form 6), wie ich erfahre.

Die Zahl steht übrigens für Kilo pro Meter; das werden die meisten Leser wissen, aber für mich ist das neu. Bei der Gelegenheit erfahre ich auch, warum für Bahnübergänge Holz verwendet wird. Im feuchtschlammigen Untergrund von Bahnübergängen hält Holz besser; Eisen würde schneller rosten. Wieder habe ich viel über die Bahn gelernt. Während der Bagger noch mit dem Einschottern beschäftigt ist, werden schon die Kleinteile vorbereitet (Foto 13).

Nachdem der Waggon ganz entladen ist, geht es für Frank und mich in der Abenddämmerung mit der D1 wieder zurück nach Brohl. Frank erklärt, dass er noch schnell zum Hafen fahren will, um eine weitere Fuhre Schotter nach Bad Tönisstein zu befördern, damit die Firma Fuchs am nächsten Tag direkt loslegen kann. Mir reicht es allerdings, es ist schon spät und kalt. Ich steige aus und mache Feierabend. Es ist fast dunkel, als ich Frank mit dem Mini-Zug für die letzte Fuhre zum Hafen zuckeln sehe (Foto 14).

Es war zwar nur ein kurzer Besuch, aber wieder einmal konnte ich erleben, wie vielseitig und interessant die Arbeit bei der Brohltalbahn ist. Und wie engagiert alle Beteiligten sind, um die einzigartige kleine Bahn am Laufen zu halten. Ich freue mich jedes Mal, wenn ich den fleißigen Brohltalbahnnern über die Schulter schauen und darüber berichten kann. Und ich hoffe, dass es den Lesern dieser Zeilen ebenfalls gefallen hat.

Text und Fotos:

Rolf Toonen



Eisenbahn-Atmosphäre

Die Brohltalbahn steht (unbewusst) vor der Herausforderung, authentische Eisenbahnatmosphäre zu präsentieren. Wie macht sie das? Sie muss dabei ihren eigenen Stil als Touristikbahn finden oder besser herausarbeiten. Sie kann nämlich im Fahrzeugbereich nicht auf eigene historische Vorbilder zurückgreifen, wie man zunächst denken mag.

Der Wagenzugverkehr war bereits 1935 zu Ende. Eigene Überbleibsel oder woanders ähnliche Fahrzeuge gibt es nicht. Es bleibt der eigentliche „Vulkan-Expresß“ seit 1977 mit dem VB 50, den wir historisch fortführen. Der ist jedoch nicht unser übliches Geschäft.

Vielmehr haben wir 1987 als neuer Verein angefangen, etwas eigenes neu zu installieren. Und das ist auch der „Vulkan-Expresß“, der dann noch viel bekannter wurde mit den roten/beige-roten Waggons. Der Wagenzug (=Fahrzeuge) ist für die Außenwirkung grundlegend. Es ergab sich nach dem Wagensammelurium ganz am Anfang zu-

nächst der rote Frauenfeld-Wil-Zug mit den Wagen 23, 25, 26, den wir glücklicherweise 1988 anschaffen konnten (Wagen 24 in 1993). Außer in der Schweiz waren brauchbare Plattformwagen nicht mehr zu kaufen. Endlich hatten wir einen Durchgangszug, was für Personal und Verkaufswesen eine wichtige Grundlage ist.

Es dauerte dann bis Ende 1995, als wir wiederum glücklicherweise die Mosbach-Mudauer Wagen 31 und 32 anschaffen konnten, den Inbegriff der Entwicklung (Neubau) deutscher Kleinbahnwaggons nach dem 2. Weltkrieg. Nach einer äußerlichen Aufarbeitung konnten wir sie nicht ganz billig übernehmen.

Erstmals hatten wir nun einen Barwagen für Verkaufszwecke, die immer schon im Vordergrund für uns und unsere Außenwirkung bei den Fahrgästen standen. Bisher hatte man sich behelfen müssen. Außerdem stellen beide Waggons den Anfang eines historischen Zuges sicher.

Aufgrund guter Kontakte zur Berner Oberlandbahn konnten wir im Jahr 2000 günstig die ersten beiden

Wagen 34 und 35 anschaffen, die dann in 2004, 2005 und 2011 auf insgesamt 8 Stück aufgestockt wurden (Wagen 33, 35, 38, 39, 232, 209). Mit diesen Waggons ist der Markt für Plattformwagen in Mitteleuropa im Meterspurbereich leergefegt.

Die letzten Chancen haben wir genutzt. Seither gibt es bei der Brohltalbahn in jedem Zug die 1. Klasse im Angebot, die gut angenommen wird. Die BOB-Wagen haben große Fenster, wie es bei einer Touristikbahn in einer göttlichen Landschaft auch so sein muss.

Ende 1998 wurde noch der grüne Wagen 53, auch Fuzzy genannt, als einziger Zweiachser von der DGEÜ übernommen, er ist ebenfalls schweizerischen Ursprungs (VBW).

Und der Vollständigkeit halber ist der Ankauf des VB 50 von der BEG Anfang 1999 zu erwähnen. Als eigentlicher „Vulkan-Expresß“ wurde er anschließend aufwendig saniert. Der offene Sommerwagen 458 folgte im Jahr 2003.

Mit diesem Fundus an Personenzugwagen ist die Brohltalbahn für die Zukunft gut aufgestellt. Man sollte den Unterschied zwischen Touristikbahn und Museumsbahn bewusst wahrnehmen. Die Brohltalbahn ist eine Touristikbahn, das hat sich in 25 Jahren so herausgebildet. Und der „Vulkan-Expresß“ ist das heute allseits bekannte Markenzeichen mit den beige-roten Wagen und grünen Lokomotiven.

Mit diesem Marktauftritt kann und sollte man authentische Eisenbahnatmosphäre gestalten, die sich aber zusätzlich auch aus betrieblichen Abläufen und personellem Auftreten der Mitarbeiter präsentieren lässt. Und mit Lok 11sm lässt sich sogar ein historischer Dampfzug in grün auf die Gleise stellen.

Text und Foto:

Michael Baaden



Nach vielen Jahren der Improvisation sind nun bis auf die in historischem Grün belassenen Gepäck- und Barwagen farbreine Personenzüge möglich. Lok D5 mit einem Frauenfeld-Wil-Wagen und drei komfortablen BOB-Wagen kurz hinter Brohl BE