

Ein Tag bei der  
Brohltalbahn Folge 9  
Teil 1

Ein Bericht von der Gleiserneuerung  
in Bad Tönisstein im  
November 2013

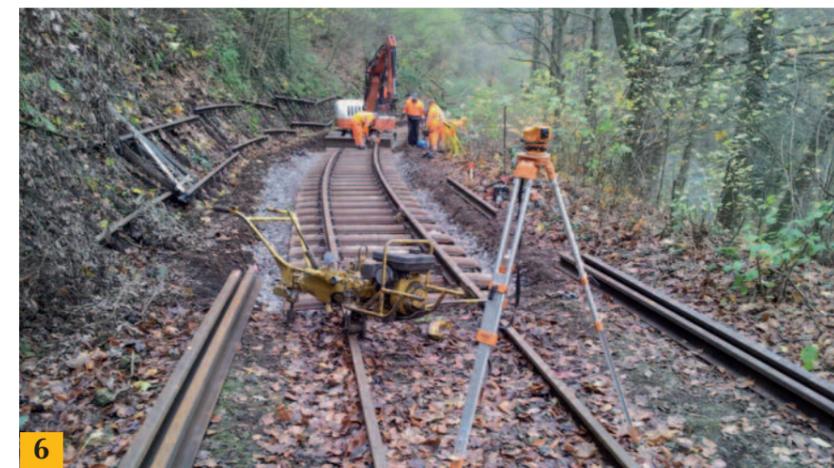
Heute möchte ich ein weiteres Kapitel aus der Reihe über meine Besuche bei der Brohltalbahn aufschlagen. Etwas spontan bin ich am 19.11.2013, einem ausnahmsweise arbeitsfreien Dienstag, nach Brohl gefahren, in der Hoffnung, im für gewöhnlich ereignisreichen November dabei irgendetwas Berichtenswertes vorzufinden. Stefan Raab schlug vor, ich solle doch mal in den Hafen fahren, dort finde gerade Schotterverladung statt. Darüber könnte ich doch einen Artikel für die Vereinszeitung schreiben. Gesagt, getan.

Ich hatte mal wieder Glück, denn gerade Hafenerkehre finden ja nicht so häufig statt und sind somit ein lohnendes Objekt der Berichterstattung. Die Lok D1 hatte ich kurz davor mit einem offenen Güterwagen in Richtung Umladebahnhof abfahren sehen, also schnell hinterher. Am Umladebahnhof treffe ich Thomas Kraft und Andreas Thiel mit dem Mini-Zug vor der Ausfahrtsweiche zum Hafen. Ein Problem der besonderen Art stellt sich hier, nämlich das Weichenschloss zu öffnen. Eine kleine technische Störung und eine daraus resultierende „Verzögerung im Betriebsablauf“ erlauben es mir, dort noch zusteigen und entsprechend Fotos machen zu können. Wieder mal Glück gehabt. So geht es dann mit der D1 und den beiden Brohltalbahnern zunächst über die B9, und das seltene Erlebnis konnte ich dann auch direkt festhalten (Foto 1). Zu meiner großen Verärgerung habe ich zwar meine bewährte kleine Kamera vergessen, aber moderne Handys haben ja inzwischen auch ganz gute Kamerafunktionen, und so habe ich damit arbeiten müssen (die etwas be-



grenzte Qualität bei abnehmenden Lichtverhältnissen im Laufe des Nachmittages bitte ich zu entschuldigen). Auf der Fahrt zum Hafen habe ich so nicht nur Gelegenheit, Fotos zu machen, sondern auch, Andreas und Thomas über ihr Tun auszufragen. Ihre Aufgabe besteht darin, Schotter für die Gleiserneuerung im Bereich Bad Tönisstein auf den offenen Güterwagen umzuladen. Der Schotter war zuvor per LKW angeliefert worden. Das etwas umständliche Verfahren war der Tatsache geschuldet, dass der zu sanierende Streckenabschnitt für LKW nicht zugänglich ist und der Schotter per Bahn angefahren werden muss. Was den fleißigen Brohltalbahnern zusätzliche Arbeit beschert und daher eher lästig sein dürfte, war für mich natürlich ein Glücksfall. So kann ich über ein bunteres Geschehen auf den Schienen der Brohltalbahn berichten, was unter normalen Umständen nicht möglich gewesen wäre. Die Verladung im Hafen geht recht flott vonstatten.

Nach ein paar Fotos auf Höhe der Bahnschienen finde ich dann noch einen schönen Platz oberhalb der Bunker, um das seltene Ereignis fotografisch festzuhalten (Foto 2). Ein letzter prüfender Blick auf den beladenen Wagen (Foto 3) und schon geht es über die üblichen Sägefahrten im Umladebahnhof wieder flott zurück nach Brohl Personenbahnhof. Dort muss die Lok umgesetzt werden, damit unser Mini-Zug Wagen voraus zur Baustelle fahren kann (Foto 4). Thomas Kraft übernimmt die Sicherung an der Spitze, während ich weiter auf der Lok mitfahre und Andreas weiter ausfragen kann. Er berichtet, dass er nach vielen Jahren als Ehrenamtler nunmehr fest bei der Brohltalbahn angestellt ist. Ich freue mich für Andreas und beneide ihn ein wenig um den spannenden, abwechslungsreichen Job, als wir durch das auch im November immer noch schöne Brohltal nach Bad Tönisstein rumpeln (Foto 5). Obwohl ich meinen Job wirklich sehr gerne mache, fas-



ziniert mich diese naturnahe Arbeit im Brohltal ganz besonders. Davon kann ich in der Großstadt nur träumen, auch wenn der langjährige Spott „Bundeshauptdorf“ für Bonn etwas anderes suggeriert. Der „Ausritt“ mit der Bahn durch das wunderschöne Brohltal ist und bleibt für mich ein echter Knüller.

Als wir an der Baustelle ankommen (Foto 6), begrüßt uns Frank Muth, der die Arbeit vor Ort koordiniert und mit anpackt. Während Andreas und Thomas mit dem PKW zurück nach Brohl fahren, bleibe ich an der Baustelle, um mich umzusehen, zu informieren und Fotos zu machen. Bei der Gelegenheit bekomme ich wieder „Eisenbahnkunde-Nachhilfe“ von Frank, für die ich als wissbegieriger Laie ausgesprochen dankbar bin. Er erklärt mir, dass die Gleise wegen Abnutzung erneuert werden müssen. Es geht um 120 Meter, die ersetzt werden. Frank zeigt mir, warum. Die äußere Schiene aus der Kurve erscheint mir „normal“, während die innere Schiene irgendwie stark „abgeschliffen“ aussieht. Frank erklärt mir, warum das so ist. Das äußere Rad läuft in einem Gleisbogen einen längeren Weg als das innere Rad. Das innere Rad scheuert daher ein wenig, und mit den Jahren tritt die beschriebene Abnutzung auf. Eigentlich sollen konische Radsätze den unterschiedlichen Laufweg ausgleichen, aber in der Praxis scheint das nicht so ganz ausreichend zu sein. Was zu den beschriebenen Folgen führt. Wieder was dazu gelernt! Auf der Rückfahrt nach Bonn grübele ich immer noch darüber: Beim Auto gleicht das Differentialgetriebe die unterschiedlichen Laufwege in der Kurve aus. Warum gibt es das nicht bei der Bahn? Oder wenigstens Einzelradaufhängung bei den Wagen? Vielleicht ist das alles zu aufwändig? Die Fragen hebe ich mir für den nächsten Besuch auf ...

Text und Fotos: **Rolf Toonen**  
Teil 2 im nächsten Heft

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

