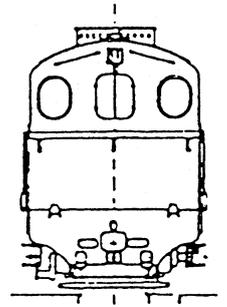


Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

19. Jahrgang
III/2006



Sommer-Urlaubsfahrt mit dem Vulkan-Express



Von Dieselloks oder von unserem Dieseltriebwagen gezogen fahren Sie mit der Brohltalbahn, bei sonnigem, warmen Wetter auch in unserem „Sommerkabrio“, durch das romantische Brohltal hinauf in die Eifel; so erleben Sie einen unvergeßlichen Urlaubstag in freier Natur und schöner Umgebung

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:

Ortwin Wildeman · Am Kumpel 20 · 53127 Bonn
Tel. (0228) 28 30 42 · Fax. (0228) 29 90 82
e-mail: pressoeff.vulkan-express@t-online.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Bad Honnef;
Ortwin Wildeman, Bonn

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
Thomas Bickenbach, Solingen
Michael Castor (Easy), Brohl-Lützing
Karsten Friedrichs, Bad Honnef
Michael Haubner, Koblenz
Thomas Kraft, Brohl-Lützing
Stefan Raab, Weißenthurm
Jörg Seidel, Bergisch Gladbach
Andreas Wildeman, Bad Breisig

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

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

Konten der IBS:

Kreissparkasse Ahrweiler (BLZ 577 513 10)
Beiträge: Kto.-Nr.: 413 195
Spenden: Kto.-Nr.: 518 548

Satzherstellung und Druckabwicklung:

typeservice – von der Idee zum Druck
Tel. 0221 / 3 56 71 27 · Fax 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Redaktionsschluß zu diesem Heft war der 31.04.2006.
Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang
Oktober 2006 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die
Brohltalbahn“ IV/2006 ist der 31. Juli 2006.

Berichte: bitte als Word-Dokument (.doc oder .txt) ohne
Zeilenwechsel. Fotos: (Format 10 x 15 cm glänzend
bzw. Digital-Fotos (hohe Auflösung, .jpg) per E-mail,
mit Anschrift des Autors) bis zum Redaktionsschluß
an die Redaktion erbeten.

Titelfotos: Michael Baaden, Ransbach-Baumbach

INHALT:

Impressum	2
Rheinanleger in Brohl	3
Bericht des Schatzmeisters, Die neue Schmiede	4
Renovierung Bahnhof Brohl BE	5
Reaktivierung der WW-Bahn-Strecke Raubach-Selters	6
BEG-Aufsichtsrat zu Gast bei der IBS	7
Kreuzungsbauwerk in Brohl	8
Instandsetzung Viadukt Oberzissen	9
Freiräumen der Tunnelportale	10
UEF-Dampflok im Umlade-Bf. Neuer Containerverkehr	11
Präsentation der 11 sm am 10.03.06	12
Hochbetrieb am Umladebahnhof, Gleiswaage in Reparatur	13
Wagen 35 von Pilsen zurück	14
Blick über den Zaun: Die Drachenfelsbahn.....	15

Die in den Artikeln aufgezeigten Meinungen und
Ansichten der Autoren entsprechen nicht unbedingt denjenigen
der Redaktion bzw. des IBS-Vorstandes.

Die Wahl der Rechtschreibmethode bleibt dem
jeweiligen Verfasser überlassen.

Termine 2006

- 19.08. **Sommernachtsfahrt:**
Abfahrt 19.00 Uhr ab Brohl/Rhein
Abendfahrt mit dem »Vulkan-Expresß« von
Brohl/Rhein nach Engeln.
Anschließend findet im dortigen Bahnhof
ein deftiges Eifeler Abendessen mit Musik
statt. Gegen 1.40 Uhr trifft der Zug dann in
Brohl ein.
- 09.09. **Westernabendfahrt:**
Abfahrt 19.00 Uhr Brohl/Rhein zum Bahn-
hof Engeln, dort Live-Musik, Spezialitäten
vom Grill und Country-Live-Musik. Rück-
fahrt um 0.00 Uhr, Ankunft in Brohl ca.
1.30 Uhr.
- 10.09. **Tag des offenen Denkmals:**
In Brohl Fahrzeugausstellung und Besichti-
gung der historischen Werkstatt.
- 30.09.+ **Scheunenfest** im Kahlenbergerhof in Burg-
01.10. brohl, mit dem Zug direkt zum Hof
(Sonderhaltepunkt)
- 07.+ **Gambrinus-Fahrten:**
14.10. Abfahrt 14.10 Uhr ab Brohl/Rhein nach
Engeln. Möglichkeit an einer geführten
Wanderung bis Oberzissen. Nach Ankunft
in Brohl im Lokschuppen deftiges Span-
ferkelessen mit Freibier vom Fass, alkohol-
freien Getränken und musikalischer Unter-
haltung bis Mitternacht.
28. + **Almabtrieb**
29.10. am Bahnhof Engeln.

Rheinanleger am Brohler Rheinufer im neuen Gewand

Unsere Betriebs-GmbH hat den Rheinanleger in Brohl im vergangenen Jahr käuflich übernommen und ihn damit vor der vorgesehenen endgültigen Beseitigung gerettet.

Nicht nur unsere Eisenbahnfahrzeuge müssen in regelmäßigen Abständen untersucht werden. Auch der Rheinanleger am Rheinufer in Brohl unterliegt hinsichtlich der sicherheitsrelevanten Untersuchungen strengen Vorschriften seitens des Wasser- und Schifffahrtsamtes. Da die letzte Frist kürzlich abgelaufen war, wurde der Anlegesteg für Fahrgastschiffe am 07.03.2006 zur Aufarbeitung und Abnahme unter Aufsicht eines Sachverständigen aus dem Wasser gehoben.

Sofort nach dem Absetzen des Steigers auf das Gelände der Gemeinde Brohl in den Rheinanlagen, welches uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt worden war, wurden mit einem Hochdruckreiniger die am Schwimmer haftenden Algen und Muscheln entfernt. Dank eines sehr guten Antifouling-Anstrichs ging diese Arbeit leicht von der Hand.

Bei der Aufnahme des Arbeitsumfangs und bei der Feststellung der Schäden wurden folgende zu erledigende Arbeiten festgelegt:

Durch eine Ultraschalluntersuchung stellte sich heraus, dass unser Steiger bis auf eine Stelle in gutem Zustand ist. An diesem Abschnitt war durch Abzehrung die Materialstärke des Schwimmers auf unter 3,5 mm zurückgegangen. Nach dem Heraustrennen der Schadstelle wurde ein 50 mal 40 cm grosses Stück in 4 mm Stahlblech ersetzt. An beiden Achsen der Laufräder waren die Schweißnähte gerissen; diese Stellen wurden nachgeschweisst. Ein U-Stahl von 180 mm musste in voller Breite ausgewechselt werden. Diese Arbeiten übernahm die Fa. MST aus Brohl.

Nach diesen Schweissarbeiten wurde der Anleger entrostet und

von innen und aussen mit einem 2-Komponenten-Rostschutz grundiert. Der Schwimmer wurde mit hochwertigem Antifouling angestrichen (dem gleichen Produkt, womit er vorher bearbeitet worden war). Nach Abschluss dieser Arbeiten erhielt der Steiger ein neues attraktives Farbkleid in den BEG-Hausfarben grün/beige. Die Lauffläche auf



„VORHER“ (Foto: T. Kraft)

der Steigerbrücke wurde mit einem rutschsicheren Anstrich versehen.

Am Schwimmkörper wurden zwei neue Opferanoden angebracht, diese verhindern eine Korrosion durch statische Aufladung am Steiger.

Um das Umfeld des Steigers ebenfalls optisch aufzuwerten, nahm sich einer unserer Betriebs-GmbH-Mitarbeiter der nahegelegenen fest installierten Sitzbank an, welche ebenfalls farblich in grün/beige aufgefrischt wurde.



„NACHHER“ (Foto: K. Friedrichs)

Zu guter Letzt haben wir die Original-Schilder und den Flaggenmast wiederhergestellt, sie waren beide nicht mehr vorhanden. Statt dessen waren die Schilder „Betreten Verboten“ lieblos an einem Holzpfahl befestigt.

Am 28.05.2006 wurde der Anleger schließlich nach erfolgreicher Abnahme durch einen Sachverständigen wieder zu Wasser gelassen. Dieses Zuwasserlassen erfolgte, genau wie das Herausheben, mit einem Mobilkran der Fa. Hachmeister und mit Unterstützung eines Mitarbeiters des Gemeindebauhofs.

Des Weiteren wurde das Tauwerk, welches den Steiger an Land festhält, durch ein Neues ausgetauscht. Der gesamte Arbeitsumfang hat ca. drei Wochen in Anspruch genommen, leider konnten wir dank der Wetterlage mit Kälte und Nässe nicht früher mit den Arbeiten abschliessen, sodass die Aufarbeitung zum Schluss doch noch zu einem Rennen gegen die Zeit wurde, denn am 29.05.2006 hatten sich zwei Schifffahrtsunternehmen bei der Brohltaleisenbahn angemeldet.

Seit dem Zuwasserlassen des Anlegers haben zwischenzeitlich nun schon 4 Schiffe an unserem Anleger angelandet. Für die zweite Jahreshälfte haben sich bereits mehrere Schiffe zum Anlegen angemeldet; sie bringen die Fahrgäste zum Umsteigen in den Vulkan-Expreß am Bedarfshaltepunkt „Brohl-Rheinanlagen“.

In Vorbereitung der NRW-Regionale 2010 für die Region Bonn-Köln-Düsseldorf und dem Landkreis Ahrweiler als Nachbarschafts-Gast, sind „grenz“-überschreitende und damit ringartig zusammenschließende Veranstaltungen vorgesehen, zu deren Verwirklichung die Verfügbarkeit des Schiffsanlegers in Brohl eine grundlegende Voraussetzung bildet.

Diese Tatsachen und Zukunftsaussichten zeigen, dass ein Steiger in Brohl gebraucht wird und wir hoffen, dass noch viele Schiffe den Weg nach Brohl finden werden.

Thomas Kraft und Stefan Raab

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

Hans-Egon Häring, Saffig

Bernd Lang, Bad Breisig

Gregor Deninger, Wiesbaden

Wolfgang Thallwitz, Koblenz

Wolfgang Spiertz, Alsdorf

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 30.04.2006 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

34.589 €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab € 50,- erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 30.04.2006:

**SST Signal & Systemtechnik
GmbH, Siershahn**

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

**Norbert Diederichs,
Brohl-Lützing**

Johann Lippl, Köln

**Werner Bierbrauer,
Andernach-Kell**

Manfred Brungs, Bad Breisig

Harald Zimmer, Lahnstein

Volkhard Stern, Bonn

Hans-Josef Merzbach, Bonn

Jörg Seidel, Bergisch Gladbach

Ortsgemeinde Burgbrohl

Ortsgemeinde Kempenich

Verbandsgemeinde Bad Hönningen

Verbandsgemeinde Mendig

Gisela Keller, Kempenich

Hans Josef Körber

Dirk Hoppen, Sinzig

Wolfgang Wissen, Andernach

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner,

Höhr-Grenzhausen

Hartmut Halm, Aachen

**Hans-Hermann Kleinespel,
Mühlheim (Ruhr)**

Jürgen Cadenbach, M-gladbach

Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl

Johann Hawerländer, Koblenz

Jürgen Langen, Bonn

Wir bitten Sie weiterhin um Spenden. Auch wenn wir uns zurzeit bei politischen Institutionen und privaten Organisationen um eine Förderung bemühen, bleibt in jedem Fall ein erheblicher Eigenanteil vom Verein für die Wiederinbetriebnahme zu leisten. Deshalb: Spenden Sie für die betriebsfähige Aufarbeitung der Mallet-Dampflok 11sm!

Tobias Baaden

Videos zugunsten 11sm zu verkaufen:

Unser Mitglied Wolfgang Reckert verkauft zugunsten der Aufarbeitung unserer 11sm seine umfangreiche Eisenbahn-Videosammlung. Er hat für Interessenten eine ausführliche Liste mit weit über 400 Titeln zusammengestellt. Die Liste erhält man, wenn man eine Mail an unsere Geschäftsstelle >buero@vulkan-express.de< sendet. Jede Zahlung geht zu 100% auf das Konto der 11sm.

Stefan Raab

Die Schmiede, genannt:

Harry's Imbiss

Jedem ist bekannt, dass man mit einer Schmiede Stahl oder Eisen heiß verformen kann. Mit einer Schmiede kann man Meißel, Erd-eisen, usw. schmieden.

Die Schmiede ist schon seit langer Zeit nicht mehr so viel in Ge-

brauch wie in früheren Zeiten. Und bis vor kurzem hatten wir das Problem, dass unsere Esse leider defekt war. Vor ca. 2 Monaten kam eine neue Esse, das hieß, man müsste sie ja auch einweihen!!!! Aber wie??? Da kam dem Harry die Idee, wir grillen damit! Gesagt getan, schnellstens wurde ein professioneller Grillrost gebaut. Hier ein paar Stahlstäbe und dort ein paar Flacheisen und fertig war der Grillrost. Die Esse mit Holzkohle angeheizt und los ging es.

Der Grillrost über die Holzkohle und schnell Steaks und Würstchen drauf, die Bierbänke aus dem Holzlager in die Werkstatt getragen, aufgebaut und fertig war der Imbiss! Jetzt haben wir auch das Problem mit dem Grillen bei schlechtem Wetter beseitigt, wie heißt es so schön: „Vom Wetter unabhängiges Grillen!“ Sobald die Steaks und die



Guten Appetit! vl.: T.Bickenbach, Jeffery Dhillon, Simeon Langenbahn, Michael (Easy) Castor, Harald Zimmer. (Foto: A.Wildeman)

Würstchen fertig waren, war Raubtierfütterung, kein Erbarmen. Keiner hat gemerkt, jedem hat es geschmeckt, dies hörte man an der Ruhe in der Werkstatt.

Das Gute ist, sobald man schmieden muss, tauscht man einfach die Holzkohle mit Steinkohle oder umgekehrt.

„Harry's Imbiss“ hat sich so eingebürgert, dass fast jedes 2. Wochenende der Imbiss geöffnet hat und unser Chefkoch Harald sogar ins Schwitzen kommt, bei den Nachbestellungen. Naja, dies zu unserem Imbiss in der Werkstatt.

Bis dann, Gruss Easy

Renovierung Bahnhof Brohl BE

Im Januar 2006 hatten wir damit begonnen das Empfangsgebäude im Personenbahnhof Brohl BE zu renovieren. Die Decke im Verkaufsraum bröckelte immer mehr herunter, da Holzwurm und Mäuse ihr Werk, unser Empfangsgebäude zu zerstören, unaufhaltsam fortsetzten. Wilfried Thelen hat sich daher kurzfristig entschlossen, alle maroden Teile zu entfernen. Nachdem die alte Decke und der lose Putz entfernt und das Empfangsgebäude wieder besenrein war, überlegten wir uns die weitere Vorgehensweise der Renovierungsmaßnahme.

Ziel der Renovierung ist, den Bahnhof so zu gestalten, dass die Arbeitsabläufe, Fahrkarten und Souvenirverkauf, Zugführer- und Zugleiteraufgaben, Kioskbetrieb und Zugservice verbessert und erleichtert werden.

Weiterhin sollte der Verkaufsraum unsere Fahrgäste schon beim Kauf einer Fahrkarte auf die bevorstehende Reise mit dem Vulkan-Express im Stil der alten Zeit einstimmen. Dazu gehört neben einer nostalgischen Theke und dem Edmondsonschen Fahrkartendrucker die weitere entsprechende Möblierung, Beleuchtung und Dekoration.

Weiterhin soll das kleine, aber schicke Kleinbahngebäude von außen in seinem Charakter erhalten bleiben. Damit Ostern 2006 der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte, hatten wir uns entschlossen, zunächst unsere Ausbauarbeiten auf den Verkaufsraum und den Durchgang zur Toilette zu beschränken. Da das Gebäude in der Vergangenheit schon



Altzustand vor der Renovierung, eine marode, labile Konstruktion



Neue Deckenisolierung zur renovierten Holzkonstruktion



Neue starke Firstpfette, Isolierung zwischen freigelegten Sparren



Neue, isolierte Dachdeckenkonstruktion über dem Stellwerksanbau

mehrfach angebaut und erweitert wurde, hatten wir zunächst die Firstpfette im Verkaufsraum und die Fußpfette zum Stellwerksanbau erneuert. Durch diese Maßnahme wurde auch die stark durchhängende First begradigt.

Da das Gebäude bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht wärmeisoliert war, haben wir eine Zwischensparrendämmung und eine zusätzliche Untersparrendämmung von insgesamt 16 cm Dicke eingebaut. Eine Dampfbremsfolie für die notwendige Luftdichtheit erfolgte vor der Montage der anschließenden Gipskartondecke. Die Raumhöhe im jetzigen Warteraum und im Stellwerksbereich konnte dadurch vergrößert werden und macht einen wesentlich großzügigeren Eindruck.

Peter Zimmer und Frank Muth erneuerten die komplette Elektroinstallation. Frank Bauschmann installierte die Leitungen für die Bahnhofsuhr. Bei der Renovierung entstand über der Toilette und dem Durchgang zum Kiosk noch ein Lagerraum (Speicher), der über eine Einschubtreppe sicher zu erreichen ist.

Nach der Verlegung aller Leitungen und der Holzarbeiten verlieh Kurt Weiland den Wänden und Decken mit neuem Putz und Farbe den letzten Schliff. Die alte Theke und sonstigen Möbel wurden zunächst wieder aufgestellt, um den weiteren Betrieb zu gewährleisten.

Im nächsten Umbauabschnitt werden wir uns der Heizung, dem Kiosk und den Toilettenanlagen widmen.

**Text und Fotos:
Thomas Bickenbach**

Reaktivierung der Strecke Raubach-Selters im Westerwald

Mancher von Euch Brohltalbahnern hatte es schon mitbekommen: Neben den 4.200 Tonnen Gleischotter, welcher in 900 (Brutto-) Tonnen-Zügen täglich (also 500 Netto-Tonnen) unsere Brohler Gleisanlagen verließen, „lieferten“ wir der Westerwaldbahn GmbH zur Streckenwiedereröffnung Selters-Raubach auch den Eröffnungs-sonderzug. Man hatte uns gefragt, ob wir auch so etwas organisieren könnten – konnten wir!

Feine Sache war, dass der damalige Wirtschaftsminister Bauckhage anwesend war und sich über die Brohltalbahn im Westerwald wunderte. „Was machen denn die Eifeler bei uns im Westerwald?“. Wir hatten nämlich den Zug mit unseren Magnetbilder-Logos versehen, was wohl Beachtung fand.



(Foto: T. Baaden)

Tobias verteilte im Zug noch Vulkan-Expres-Fahrpläne, so dass – neben dem Erlös aus der Tour – die Sache recht werbewirksam war. Siehe auch Meldung www.lokreport.de unter News vom 06. März 2006 „Reaktivierung Raubach-Selters im Westerwald“.

Im Westerwald wurde am Abend des 03.03.2006 die Wiederinbetriebnahme des Abschnittes Raubach-Selters der Bahnstrecke Altenkirchen-Siershahn feierlich begangen. Die Strecke gehört heute von Altenkirchen bis Selters der kreiseigenen Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen, das Reststück von Selters nach Siershahn wird in Zukunft von der Westerwaldbahn gemietet. Zur Streckenreaktivierung verkehrte ein Sonderzug bestehend aus zwei Bm-Wagen der Eifelbahn

Verkehrsgesellschaft Linz/Rhein (ex US Transportation Corps), sowie einem 1. Klasse Sitz- und Barwagen der Bauart Wgf aus dem Bahnbetriebswerk Köln-Nippes.

An Bord waren der Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes Rheinland-Pfalz, die drei beteiligten Landräte von Altenkirchen, Neuwied und Westerwaldkreis, diverse Bürgermeister, Kreistags-, Landtags- und Bundestagsabgeordnete, sowie Vertreter der Wirtschaft der Region und der am Bau beteiligten Unternehmen. In Selters angekommen ging es in das Verwaltungsgebäude der Fa. Schütz, wo die Eröffnungsreden gehalten wurden. Wichtigster Punkt war jeweils die Koordinationsleistung, die benötigten Gelder trotz knapper Kassen zusammen bekommen zu haben. Letztlich trug das Land Rheinland-Pfalz 50% der Baukosten, die Landkreise Altenkirchen, Neuwied und Westerwald beteiligten sich mit unterschiedlichen, teilweise geringen Beträgen.

Die Zuführung der Wagen erfolgte in den frühen Morgenstunden durch die Lok 360 573 der Brohltalbahn nach Au/Sieg.

Dort übernahm die Westerwaldbahndiesellok (Krauss Maffei 19454/1968) den Zug bis Altenkirchen. Als Zuglok des Eröffnungszuges fungierte schließlich die Leihlok



(bei Fa. Schütz vl.) Verkehrsminister Bauckhage, Firmeninhaber Udo Schütz, WW-Bahn-Geschäftsführer Klein (Foto: T. Baaden)

„Reuschling 80“, hinter der sich die ehemalige Lok 105 der Eisenbahn Köln-Mülheim-Leverkusen der Bayer AG verbirgt. (MaK 1000243/1963, ähnlich V100).

Die reaktivierte Strecke dient dem Güterverkehr zur Firma Schütz in Selters. Diese Firma hat in den letz-

ten Jahren das Bahnhofsgelände des Ortes völlig bebaut. Das Streckengleis endet heute mitten auf dem Werksgelände in einer Werkhalle. Eine Durchfahrt nach Siershahn ist nicht mehr direkt möglich. Über die neue Strecke sollen nun täglich Güterzüge mit Coils aus Finntrop rollen. Das große Westerwälder Behälterbau-Unternehmen Schütz in Selters erhält ab sofort seine Stahlcoils nicht mehr über die Straße bzw. mit dem Zug über Limburg sondern direkt über Altenkirchen. Dafür wurde die Holzbachtalbahn in den letzten Monaten saniert und reaktiviert. Dabei war die Brohltalbahn nicht ganz unbeteiligt. Die Betriebs-GmbH lieferte den Schotter zur Bahnstrecke in den Westerwald. Von der Basalt AG wurde der in Nickenich gebrochene Schotter in den Brohler Hafen transportiert. Von dort beförderten unsere Dieselloks D 1 und D 2 die Schotterwagen über die Hafenstrecke in den Umladebahnhof. Für die Fahrtstrecke in den Westerwald beauftragten wir die Rurtalbahn aus Düren, welche die 4.200 t zuverlässig in mehreren Zügen von Brohl nach Altenkirchen brachte, wo sie der WEBA zum Einschottern des Gleises übergeben wurden. Insgesamt war es für uns ein schönes und willkommenes Stück Arbeit und sorgte wieder einmal für viel Betrieb auf der Hafenstrecke.

Am 06.03.2006 verkehrte dann der erste planmäßige Güterzug von Scheuerfeld bei Betzdorf über Au und Altenkirchen nach Selters. Die Abfuhr der Leerwagen erfolgt weiterhin über Siershahn und Limburg, wobei die Schütz-Werklok die Spannung zwischen Selters und Siershahn übernimmt.

Wünschen wir unseren Kollegen von der WEBA viel Erfolg mit der „neuen“ Strecke.

Anmerkung: Auch im Juni/Juli 2006 wird wieder Schotter aus dem Brohler Hafen abgefahren. Es sollen 3.300 t nach Luxemburg befördert werden. **Jörg Seidel + Tobias Baaden**

Aufsichtsrat der Brohltal-Eisenbahn GmbH zu Gast bei der IBS

Der Aufsichtsrat der Brohltal-Eisenbahn GmbH mit dem Vorsitzenden, Bürgermeister Hermann Höfer, sowie mit Geschäftsführer Armin Seiwert, besuchten am 22.05.2006 die Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspuren Eisenbahn (IBS), um sich einen Überblick über die getätigten Arbeiten der letzten Jahre zu machen. Der Termin sollte dazu dienen, dem neu gewählten Aufsichtsrat der BEG mit dem Vorstand der IBS bekannt zu machen und sich über die weiteren Vorhaben der IBS zu informieren. Der Termin war schon seit längerem ins Auge gefasst worden.



v.l.: Herr Armin Seiwert, Ernst Hirner, Richard Keuler, Konrad Jeub, J. Hillenbrand, S. Raab, T. Baaden, Karl H. Faßbender, Hermann Höfer, Walter Schneider
(Foto M. Baaden)

Man begann die Betriebsbesichtigung am Personenbahnhof Brohl B.E., der von den ehrenamtlichen Helfern der IBS im Winter umfassend innen renoviert worden war, wobei vieles nicht mehr so blieb, wie es einmal war. Auch wenn die Inneneinrichtung noch nicht beschafft ist, hinterlässt der Verkaufsraum aufgrund der in Holz ausgeführten Pfetten im offenen Dachbereich nunmehr einen sehr ansprechenden Eindruck. Vom Personenbahnhof begab man sich in Richtung Betriebswerk. Hier besichtigte man den neuen Wagen "B 35", der erst kürzlich aus der Aufarbeitung aus Pilsen zurückkehrte. Zwei weitere Wagen dieser Bauart befinden sich zur Zeit ebenfalls bei der Fa. MOVO zur Umrüstung auf die Brohltalbahn-Normalien. Bei der anschließenden Werkstattbesichti-

gung konnte man die Lok "D 5" in Augenschein nehmen, die kürzlich farblich fertiggestellt wurde und bald in Betrieb genommen werden soll. Auch bei diesem Termin hinterließ D 5 bei den Besuchern ein echtes Aha-Erlebnis, weshalb das offizielle Pressefoto vor D 5 gestellt wurde. Die Fortschritte in der Aufarbeitung sind nach dem Anstrich auch offensichtlich.

Der Werkstattbesichtigung folgte ein Gang durch die neu gestalteten Büroräume, bevor man durch die Maschinenwerkstatt über den Kurt-Weiland-Platz zum alten Wagenschuppen gelangte, der äußerlich renoviert wurde und von der IBS als künftige Unterstellmöglichkeit für die historischen Brohltalbahn-Fahrzeuge genutzt werden soll. Nach der Besichtigung des Außengeländes, das teilweise demnächst von einer neuen Umzäunung zur B 412 hin begrenzt wird (Elemente sind bereits fertig gestellt), bestand die Möglichkeit, im lockeren Gespräch die aufgetretenen Fragen der Aufsichtsratsmitglieder zu beantworten.

Der 1. Vorsitzende der IBS, Joachim Hillenbrand, Schatzmeister Tobias Baaden, Gründungsmitglied Michael Baaden sowie der Geschäftsführer der Betriebs-GmbH, Stefan Raab, stellten die Arbeit der IBS ins rechte Licht und erläuterten die Pläne der nahen Zukunft.

Der Aufsichtsrat war beeindruckt von den Leistungen, die die IBS in der letzten Zeit erbracht hat.

Bürgermeister Hermann Höfer bedankte sich für die Führung und die umfassenden Erläuterungen sowie die geleistete Arbeit und betonte, dass seit seinem letzten Besuch vor drei Jahren vieles Neue durch die IBS erbracht worden sei. Für die Zukunft wünschte er weiterhin den Elan, der von den Mitgliedern in der Vergangenheit gezeigt wurde.

Michael Baaden

Erneuerung der Dachgauben Alte Wagenwerkstatt

Nachdem das Dach über der alten Wagenhalle bereits vor dem Winter geschlossen werden konnte, waren immer noch die Dachgauben nur provisorisch mit einer Kunststoffplane abgedeckt. Wir hatten uns entschlossen, die Dachgauben zu erhalten und wieder herzustellen. Schließlich gehören diese zur historischen Wagenwerkstatt einfach dazu. Die Gauben verleihen dem gesamten Innenhof das i-Tüpfelchen. Unter Leitung von Thomas Bickenbach werden die Dachgauben Stück für Stück wiederhergestellt. Nach Beschaffung des erforderlichen Drahtglases und einem Samstag ohne Regen konnte im April 2006 erstmals begonnen werden, die Gauben mit den Drahtglasscheiben einzudecken. Als Trägerprofile kamen die alten T-Profile nach Reinigung/Entrostung und Verzinkung zur Wiederverwendung. Mitte Juni 2006 waren bereits 3 der 4 Dachgauben eingedeckt.

Bisher ist nur ein Teil der von unserem Schreiner Franz Arns erbauten Hallenfenster mit Glasscheiben versehen worden. Die fehlenden Scheiben wurden im Mai 2006 angeliefert und können nun die von Wind und Wetter zerfetzten provisorischen Folien ersetzen.
Michael Haubner



Thomas Bickenbach und Andreas Thiel betrachten an der 3. Dachgaube die noch auszuführenden Arbeiten am 10.06.2006. Dahinter die beiden fertiggestellten Dachgauben.
(Foto: M. Haubner)

Kreuzungsbauwerk in Brohl

Die Überführung der Brohltalbahn über die Gleise der Bahnstrecke von Köln nach Mainz erforderte beim Bau der Brohltalbahn eine Brücke. Im Sprachgebrauch der Bahn nennt man eine Überführung von Bahn über Bahn „Kreuzungsbauwerk“. Dieses Bauwerk wurde als Stahlfachbrücke mit untenliegender Fahrbahn im Jahr 1900 erbaut. Zur Elektrifizierung der linksrheinischen Hauptstrecke im Jahre 1957 wurde die Brücke angehoben. Die letzte Anstrichauffrischung erfolgte während der Erneuerung der Ahrbrücke bei Sinzig Mitte der 70er Jahre. Damals wurde für den Einschub der Brücke über die Ahr die Rheinstrecke zeitweise voll gesperrt. So konnte ohne Strom und Bahnbetrieb bei der Brohltalbahnbrücke der Anstrich erneuert werden. Diese wird in den letzten Jahren wegen des schlechten Allgemeinzustandes jährlich einer Sonderprüfung unterzogen. Da wir auf die Brücke nicht verzichten können und ein Ersatz nicht absehbar ist, wurde die Instandsetzung von der Brohltalbahn beschlossen. Die ersten Arbeiten dazu wurden im Sommer 2004 durchgeführt. Damals wurden von den Aktiven der Brohltalbahn mit der Firma Holzbau Adams aus Niederzissen an einem Wochenende nachts unter Sperrung jeweils eines Gleises und Abschaltung der Oberleitung die morsche Holzabdeckung abgebaut.

Für diese Arbeiten im Gefahrenbereich der Bahnstrecke Köln-Koblenz musste bei DB Netz eine Beta (Bau- und Betriebsanweisung) beantragt werden. Erst nach Erstellung und Bekanntgabe der Beta von DB Netz konnte mit den Arbeiten begonnen werden. Es wurde dann an einen weiteren Wochenende die gesamten Gleise über die Brücke ausgetauscht. Erforderlich wurde diese Maßnahme wegen der

abgängigen Brückenschwellen. Die erneuerten Gleise wurden getauscht gegen S49 Schienen. Diese liegen nunmehr durchgehend von der Weiche 11 durch den Bogen über den BÜ, über die Brücke über die Bahnhofsstraße und die Brücke über die DB. Die vollständig neue Holzabdeckung der Brücke konnte im Herbst 2004 von der Firma Adams mit Hilfe unseres SKL eingebaut werden.



Nächtlicher Einsatz beim Einsetzen der Holzabdeckung am 04.07.2004
(Foto: M.Haubner)

Parallel zur Sperrung wurden noch Rückschnittarbeiten im Gefahrenbereich der Bahnstrecke durchgeführt. Ebenso konnte die Rampe der Brohltalbahn DB-bahnseitig ausgebessert und verfugt werden.

An der Brücke selbst wurden am 15. Dezember 2005 Verstärkungsbleche in den Knotenbereichen zur



Verstärkte Knotenbleche im Brückenfachwerk am 05.12.2005
(Foto: M.Haubner)

Verstärkung von der Firma Heinz Grones GmbH aus Kempenich eingesetzt.

Dabei wurde auch ein Rollenlager zur Kontrolle und Reinigung ausgebaut, da die Rollen festsaßen und sich nicht mehr drehten. Nach der Besichtigung zeigte sich, dass die Platten den Rollen kräftige Flachstellen zugefügt hatten. Deshalb mußte kurzerhand eine Neu-

fertigung der Rollen erfolgen. Diese Rollenlager wurden von unserer Betriebswerkstatt unter Leitung von



Einsetzen des neuen Rollenlagers durch M.Haubner und J.Dhillon am 07.04.2006
(Foto: M.Haubner)

Harald Zimmer neu gefertigt. Das ausgebaute Rollenlager ist nun getauscht. Das 2. Lager wartet noch auf den Austausch.

Für die im Bereich der Fahrleitung angezehrten Längsträger wurden für eine Verstärkung Termine im No-



Arbeitszug im Einsatz unter Brücke für den Einbau der Verstärkungen am 31.10.2005
(Foto: M.Haubner)

vember 2006 festgelegt und vorbereitet. Erforderlich für die Verstärkung der unteren Längsträger war die Bereitstellung eines Flachwagens mit einem Hubsteiger.

Dazu wurde unserer Alu-Zug am Samstag von Koblenz-Lützel nach Brohl geholt und ein Flachwagen mit einem angemieteten Hubsteiger beladen. In der Sperrpause Sonntag auf Montag-Nacht konnte dann nach Abschaltung und Erdung der Oberleitung der Arbeitszug, beste-

hend aus einem Alu-Flachwagen (Res) beladen mit dem Hubsteiger und dem Arbeitsmaterial unter die Brücke gefahren werden. Es wurde in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit versucht, die Verstärkung anzubringen. Leider war die Maßnahme nicht erfolgreich, da die Sperrpausen auf der Bahnstrecke zu kurz waren und wegen der Sperrung von Gleis 1 in Brohl bei Zugfahrten von Bad Breisig ins Gleis 2 und 3

die Fahrleitung über Gleis 1 eingeschaltet bleiben muß. Deshalb stand die tatsächliche Arbeitszeit zum erforderlichen Aufwand in keinem Verhältnis. Beabsichtigt ist jetzt die Brücke heraus zu heben, um dann ungestört im Umladebahnhof diese Arbeiten auszuführen. Dabei können auch weitere Arbeiten, Entrostung und Anstrich gefahrlos durchgeführt werden.

Michael Haubner

viadukt Oberzissen SANIERUNG

Gleisbau ohne Ende?

Wegen des harten Winters und der langen Frostperiode bis Ende März konnten die am Heiligabend 2005 eingestellten Arbeiten erst ab April 2006 wieder aufgenommen werden.

Die Gleisbauarbeiten zur Wiederherstellung der Strecke waren von der generalübernehmenden Firma Rick aus Burgbrohl an die Firma Gleiskraft aus Kaisersesch vergeben worden. Die Firma Rick konnte die von ihr selbst erbrachten Brückenarbeiten zum 15. Dezember planmäßig abschließen; damit stand den Erdarbeiten zur Erstellung des Gleisplanums und der Einschotterung nichts mehr im Wege. Unter den Baufirmen war abgesprochen, die Erstellung des Planums und die Einbringung des Grundsotters ebenfalls von der Firma Rick durchzuführen. Es kam jedoch anders, die Firma Gleiskraft stimmte der Erstellung des Planums nicht mehr zu und die Firma Rick zog ihre Maschinen ab. Da die Firma Gleiskraft aber mangels freier Kapazitäten den Erdbau nicht ausführen konnte, rückte dann am Freitagnachmittag, dem 16.12. die Firma Rick wieder mit ihren Maschinen an und begann mit dem Planum und dem Aufbringen des Grundsotters. Bis zum Wochenende waren die erforderlichen Gleisbaumaterialien immer noch nicht geliefert. Am Montag, 19.12.2005, lieferte man 440 m S 49 Schienen.



Der Grundsotter wartet auf den Einbau der Gleise am 17.12.05 (Foto: M.Haubner)

Wegen der für die langen LKW nicht erreichbaren Zufahrt zur Baustelle mussten die Schienen im Bahnhof Oberzissen abgeladen werden. Am 21. Dezember trafen die ersten Stahlschwellen (nur 37 Stück) ein.



Das Viadukt ist erreicht. Einbau der Schiene am 23.12.05 (Foto: M.Haubner)

Erst im Laufe des Vormittags des 22. Dezember kamen die Holzschwellen, nun wurde die Zeit für den Aufbau der 261 m langen Gleislücke immer knapper. Wir wollten doch am 26. Dezember den Weihnachtszug nach Engeln fahren. Es wurde begonnen, unter Mithilfe aller freien Mitarbeiter der IBS das Gleis

aufzubauen. Und am Morgen des Freitags, dem 23. Dezember, glaubte keiner mehr an den ersten Zug am 26. Dezember über das Viadukt. Durch den erheblichen Personaleinsatz unter Aufsicht des örtlichen Betriebsleiters Infrastruktur Manfred Schlich und unter Mithilfe der Firma Rick durch das Verlegen der Schienen auf dem Viadukt mittels des aufgebauten Turmdrehkranes. Gegen 20 Uhr war das fast Unmögliche dann doch geschafft und die Strecke war geschlossen. Am Vormittag des 24. Dezember wurde der Anschluß an die Steilstrecke soweit gestopft, dass ein Befahren für die Weihnachtsfahrt möglich wurde.

Richt- und Stopfarbeiten

Bedingt durch die Verlängerung des Troges auf dem Viadukt um ein 3m-Stück, das nicht im Bogen eingesetzt wurde, musste die Gleislage in diesem Bereich und auf den anschließenden Dammbereich ver-



Berichtigte Gleislage und fertig hergestelltes Schotterprofil am Abend des 03.06.2006 (Foto: M.Haubner)

schoben werden. Es musste ein warmer Tag abgewartet werden, da gleichzeitig der Spannungsausgleich des Gleises durch natürliche Wärme durchgeführt werden sollte. Am Freitag, den 12. Mai 2006 wurde durch die Mitarbeiter von Brohltalbahn und IBS die Gleislage gerichtet. Danach erfolgte das Einbringen des Schotters mit unseren Schotterwagen. In den folgenden Tagen wurde mit unserer alten Stopfmaschine das Gleis gestopft. Am 3. Juni 2006 konnten die Arbeiten in Handarbeit mit dem Einplanieren des Schotters und Profilieren des Schotterbettes abgeschlossen werden.

Geländer

Das Geländer wurde von der Firma Huber am Güterbahnhof Brohl nach einem Entwurf von Hel-

muth Hombach hergestellt. Von den Mitarbeitern der Brohltalbahn wurde es im März und April 2006 an die einbetonierten Ankerplatten ange-



Montiertes Geländer auf dem Viadukt, 3.6.06
(Foto: M.Haubner)

bracht. Das Geländer ist feuerverzinkt und gestrichen. Ein zweiter Anstrich wird nach endgültiger Fertigstellung des Viaduktes erfolgen.

Verblendungsarbeiten

Die Verblendungsarbeiten mit Naturstein am Viadukt im Bereich der Tröge sind durchgeführt.

Damit sieht das Viadukt bereits wieder herrlich aus. Seit Mitte Mai werden an allen anderen Stellen des



Verblendmauerwerk vor dem aufgesetzten Betontrög am 22.04.2006 (Foto: M.Haubner)

Bauwerkes die Fugen ausgekratzt und mit neuem Mörtel verfügt. Dabei werden schlechte Steine erneuert. Damit ist eine Fertigstellung und der Abbau des Gerüsts bis Anfang Juli 2006 absehbar.

Lichtzeichenanlage Hainer Weg

Das über das Viadukt führende Kabel für die Lichtzeichenanlage am Hainer Weg wurde bei den Bauarbeiten gekappt. Erforderlich war daher die Neuverlegung im Bereich des Damms und über das Viadukt zum Einschaltkontakt. Da die Ein-

schaltstrecken für die zulässige Geschwindigkeit von 15 km/Std nicht ausgelegt waren, wurden die Einschaltkontakte mit den dazugehörigen Rautentafeln vorgelegt. Im Bereich des Viadukts wurden 2 Leer-



Verblendmauerwerk vor dem aufgesetzten Betontrög mit den beiden Leerrohren für die Signalkabel und teilmontiertes Geländer
(Foto: M.Haubner)

rohre außerhalb des Troges unter der Verblendung durchgeführt, die Durchleitung des Kabels machte uns mehr Aufwand als erwartet. Alle Arbeiten wurden von Frank Bauschmann durchgeführt und seit 3. Juni ist die Lichtzeichenanlage wieder in Betrieb.

Michael Haubner

Freiräumen der Tunnelportale

Bei der letzten Streckenbereisung im Jahre 2004 durch die Aufsichtsbehörde (LEA) wurden einige Streckenmängel festgestellt. Dazu gehörte auch der Aufwuchs oberhalb des talseitigen Portals am einzigen Tunnel der Brohltalbahn. Zusätzlich zum Bewuchs hatte sich oberhalb der Portale herabgestürztes Erdreich festgesetzt.

Das Freischneiden und Freiräumen der Portale sollte schon im letzten Jahr erfolgen, konnte aber durch die von uns durchzuführenden umfangreichen erforderlichen Begleitarbeiten (Freischnittarbeiten) zur Sanierung des Viadukts in Oberzissen und der Strecke im dortigen Einschnitt im Herbst nicht mehr durchgeführt werden, und der Winter ließ uns wegen der Kälte durch die Rutschgefahr und des gefrorenen Bodens auch keine Möglichkeit dazu. Ein erstes Freiräumen wurde im Winter 1988/1989 durch den damaligen Arbeitskreis unter Leitung von Hans Merzbach durchgeführt. Damals konnte das talseitige Portal noch durch einen nebenliegenden Aufstieg erreicht werden. Dieser Aufstieg ist wegen des

ausbrechenden weichen Tuffmaterials nicht mehr benutzbar, daher konnte das Tunnelportal nur mit einer Aufstiegshilfe erreicht werden. Eine mutige Mannschaft unter Führung unseres



Tunnel Burgbrohl. Freischneiden und Freiräumen des talseitigen Tunnelportals mit Hilfe eines Hubsteigers (Foto: M. Baaden)

Betriebsleiters Uwe Henrich fuhr am Samstagmorgen, dem 25. März 2006, mit einem Arbeitszug bestehend aus Lok D 2 und einem Containerwagen zum Tunnel, beladen mit dem Hubsteiger. Die Bundesstraße 412 war an diesem Samstag wegen der Erneuerung des Straßenbelages im Ortsbereich Brohl vollständig gesperrt, deshalb musste der benötigte Radlader am Abend vorher hinaus zum Tunnel gefahren werden. Mit Hilfe des Hubsteigers konnte das untere Portal erreicht werden.

Nach dem Fällen der oberhalb und neben dem Portal stehenden Bäume konnte mit dem Abgraben des in den letzten Jahren aufgestauten Erdreichs begonnen werden. Dieses wurde in den unterhalb des Portals stehenden Radlader geschaufelt und dann von Easy (Michael Castor) abgefahren. Das westliche Portal ist ohne Hilfsmittel erreichbar. Dort wurden die Wasserrinnen in der bewährten Art mittels Schaufeln in den Radlader geräumt und gereinigt. Das Freischneiden auf der nebenliegenden Stützwand nahm sich Jörg Reichwald vor, der unermüdlich auf der Leiter stand und jeglichen Bewuchs entfernte.

Michael Haubner

DAMPFLOK DER VEF AUF DEM DREISCHIENENGLEIS IN BROHL

Da die Deutsche Bahn AG privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen meist nur gegen hohes Entgelt Gleisanlagen – sofern diese nach dem Abbauwahn überhaupt noch vorhanden sind – zum Abstellen von Schienenfahrzeugen zur Verfüg-

ung stellt, hilft man sich unter den Privaten gerne gegenseitig aus. So war vom Freitag, 19.05.2006 bis zum Montag, 22.05.2006 die Dampflokomotive 052 740-8 der Ulmer Eisenbahnfreunde mit zwei Servicewaggons zu Gast auf dem

Umladebahnhof der Brohltalbahn in Brohl. Von dort aus führen sie jeweils am Samstag und Sonntag nach Andernach, wo sie einen Sonderzug aus Köln abwartete um diesen nach Gerolstein zu bringen. Am Abend ging es dann jeweils wieder als Lokzug zurück nach Brohl zum Restaurieren und Übernachten.

Stefan Raab



Viel Betrieb im Umladebahnhof: Während D 2 zum Phonolith-Güterzug fährt, rangiert die 50er der Ulmer Eisenbahnfreunde ihre Fuhre zur Heimfahrt zurecht. 212 299 steht derweil hier einige Wochen immer zwischen ihren Schubeinsätzen, welche sie täglich zwischen Andernach und Bonn fährt und wartet auf ihren nächsten Einsatz am Folgemorgen. Rechts davon Lok „Inge“, die derzeit unsere V 60 vertritt. Rechts außen am Bildrand ist unsere kürzlich gebraucht erworbene Jung-Lok auszumachen, deren Abnahme – nach einigen Arbeiten – bevorsteht. (Foto: Stefan Raab)

Zusatzverkehr

Die Betriebs-GmbH hat von der Fa. Gutsche, welche im Bahnhof von Bonn-Beuel ihren Sitz hat, den Auftrag erhalten, regelmäßig Container mit VW-Ersatzteilen vom Container-Terminal Koblenz-Hafen nach Bonn-Beuel zu bringen. Sie werden im regelmäßig verkehrenden Aluminium-Zug bis und ab Bonn-Beuel mitgenommen und sollen zunächst allmonatlich ein- bis zweimal befördert werden. Der Auftrag wird in enger Zusammenarbeit mit der ebenfalls in Beuel ansässigen RSE GmbH durchgeführt.

Stefan Raab



Erster Container in Beuel

(Foto: Stefan Raab)

Präsentation 11sm

Am 13. Februar und am 10. März präsentierte die IBS im Rahmen der Spendenaktion zur Aufarbeitung die Lok 11sm den potentiellen Förderern hauptsächlich aus der Politik; aber auch Banken und Stiftungen sowie die örtliche Mineralwasserindustrie waren eingeladen. Ausschlaggebend

zur fast fertigen D 5 und durch unsere neuen Räume wie die Maschinenwerkstatt und die neue alte Wagenwerkstatt. Auch der Kurt-Weiland-Platz wurde besichtigt. Das alles gab bei manchen Besuchern, die uns nur allgemein kannten, eine etwas andere Sicht der Dinge.



Gute Resonanz bei der zweiten Veranstaltung

(Foto: M. Baaden)

für den Ersttermin war die Deutsche Stiftung Denkmalschutz, die das Projekt mit der oberen und unteren Denkmalschutzbehörde besichtigen und erläutern wollten, um die Förderfähigkeit prüfen zu können. Erstmals konnte eine Dampflokomotive gefördert werden, hat man es sonst doch nur mit Burgen, Schlössern und Häusern zu tun. Daher nahmen wir gerne das Anliegen für eine Präsentation im weiteren Sinne auf und machten den Termin auch in der Regionalpresse bekannt. Zudem hatten wir ca. 70 Einladungen an politische Institutionen und private Förderer verschickt. SWR 4 als auch die Printmedien berichteten über unseren Präsentationstermin ausführlich. Die Besucherscharen war aber eher mäßig. Das veranlasste uns, nochmals einzuladen.

Beim zweiten Treffen waren dann die Vertreter der örtlichen Politik deutlich zahlreicher anwesend. Die Gespräche verliefen auch irgendwie umfassender und interessierter als beim 1. Mal. Auch technisch konnten wir unser Anliegen gut vermitteln. Außerdem führten wir die Gäste

Seit ca. 3 Jahren kann die IBS auf dem Brohler Gelände einige augenfällige und beeindruckende Veränderungen bieten. Es hat sich einfach etwas getan.

So bleibt für den Autor die Hoffnung, dass die politischen Instanzen

etwas besser über die IBS, aber ganz besonders über das Projekt 11sm, Bescheid wissen. Und dass sich das dann in den Etatplanungen für das Jahr 2007 auch ausreichend niederschlagen wird, damit das Interesse der politischen Region an Lok 11sm sich konkret dokumentiert, darauf legen Förderer und die IBS Wert.

Die IBS wird ihren Anteil in Form von Geld und Arbeitsleistung bringen. Da hegt der Autor keinen Zweifel, ob aber die Politik und die Stiftungen ihren Anteil bringen, muss noch vorangetrieben werden. Eine Voraussetzung ist mittlerweile dazu erfolgt. Die Deutsche Stiftung Denkmalschutz fördert nur Denkmäler.

Das bedeutet, dass Lok 11sm offiziell als Denkmal in die Denkmalliste eingetragen werden muss. Das Landesamt für Denkmalpflege in Mainz hat dazu grünes Licht gegeben.

Die IBS hat mit ausführlichen Erläuterungen des Vorsitzenden Joachim Hillenbrand dazu in technischer und historischer Sicht aktiv beigetragen. Es ist schon so, dass wir anderen Begründungen und Antworten geben müssen, um das zu erreichen, was wir wollen. Solche Vorgänge müssen von uns begleitet werden, um sie zum Erfolg zu führen.

Michael Baaden



Während D 5 vor der Vollendung steht, wartet 11sm noch auf den Beginn ihrer Aufarbeitung.

(Foto: K. Friedrichs)

Hochbetrieb im Umladebahnhof

Zwischen dem 13.02. und dem 22.02.2006 wurden über 4.000 Tonnen Gleisschotter im Hafen Brohl auf Fc-Waggons umgeladen und zur Baustelle auf der zu reaktivierenden Westerwaldstrecke Selters - Raubach gebracht.

Ab Brohl-Umladebahnhof übernahm die Rurtalbahn im Auftrag

und unter Regie der BE den Transport bis Au/Sieg.

Dort setzte sich eine Lok der Westerwaldbahn GmbH ans andere Zugende und führte den Zug, mit Schubunterstützung der Rurtalok über Altenkirchen (hier wurde die Lok RTB abgesetzt) bis zur Baustelle. Der Auftrag war zwar schon

lange angekündigt, kam aber erst jetzt aufgrund der langen Frostperiode zur Ausführung.

Er stellte letztlich die Leistungsfähigkeit der Brohler Bahn- und Hafenanlagen unter Beweis! Jeden Tag verließ ein Ganzzug von über 200 m Länge und einem Gesamtgewicht von fast 900 Tonnen den Brohler Umladebahnhof in Richtung Westerwald.

Stefan Raab



Die kurzen Gleislängen im Umladebahnhof erschweren die Abwicklung der umfangreichen Güterverkehre und erfordern dadurch zusätzlichen Rangieraufwand. Eine Nutzungsmöglichkeit der Gleise 5 bis 7 im DB-Bahnhof Brohl würde eine erhebliche Verbesserung der Situation bedeuten und die Durchführung noch größerer Aufträge durch die Brohltalbahn ermöglichen. (Foto: S. Raab)

Sanierung Gleiswaage

Dem aufmerksamen Beobachter ist es sicher nicht entgangen: Auf dem Umladebahnhof wird nach und nach die alte Gleiswaage saniert. Die alte Abdeckung wurde aufwendig abgenommen und durch neue verzinkte Bleche ersetzt. Die Trägerkonstruktion wird ebenfalls entrostet und mit Rostschutzanstrich versehen. Auch das Wiegehäuschen soll wieder optisch aufgearbeitet werden. Da der Betriebs-GmbH ein

Auftrag über den Umschlag und den Transport von 3.300 Tonnen Gleisschotter nach Luxemburg aus dem Brohler Hafen vorliegt, gibt es Gedankenspiele, die Waage mittelfristig auch wieder eichen zu lassen.

Da der Planbetrieb freilich Vorrang vor den Sanierungsarbeiten hat, werden sich diese allerdings noch einige Zeit hinziehen. Bis dahin dient die Waage, welche noch sehr genau arbeitet, nach wie vor zumindest für Kontrollwiegungen. Die Wiederherstellung der

Waage trägt sicherlich nicht zuletzt auch zum besseren Erscheinungsbild des Umladebahnhofes bei.

Stefan Raab



Gehört noch nicht zum alten Eisen: die Gleiswaage (Foto: M. Baaden)

Wagen 35 in rot/beige zurück

Fast fünf Jahre war Wagen 35 (ex BOB Nr. 235) auf dem Betriebsgelände „zwischengelagert“ und bot, zumal ohne Drehgestelle, einen wenig schönen Anblick. Vor einigen Wochen kehrte das Fahrzeug aus dem Ausbesserungswerk Pilsen aus Tschechien zurück und

wurde hier u. a. mit einer neuen Innenbeleuchtung versehen. Nun präsentiert er sich frisch in rot/beige lackiert und innen komplett aufgearbeitet fast wie neu und wartet auf die Abnahme. Die neue Farbgebung steht dem ehemaligen BOB-Wagen gut und wird Anlass sein,

auch den beiden noch in BOB-Farben laufenden Wagen 34 und 38 schnellstmöglich das neue Aussehen zu spendieren, um dem Bild eines einheitlichen Zugverbandes wieder ein Stück näherzukommen.

Karsten Friedrichs



Der seit Anfang Mai wieder ins Brohltal zurückgekehrte Wagen 35 wartet auf die kurzfristige Abnahme, damit er schnellstmöglich in der Hauptsaison eingesetzt werden kann (Foto: K. Friedrichs)



Nach fast fünf Jahren wurde der Dornröschenschlaf von Wagen 35 beendet. Im Herbst 2005 bot sich noch dieser Anblick. (Foto: K. Friedrichs)



Hell und freundlich präsentiert sich der Fahrgastraum. Die gut zur Einrichtung passende Innenbeleuchtung wurde dem IBS- Fundus entnommen und hier eingebaut (Foto: K. Friedrichs)

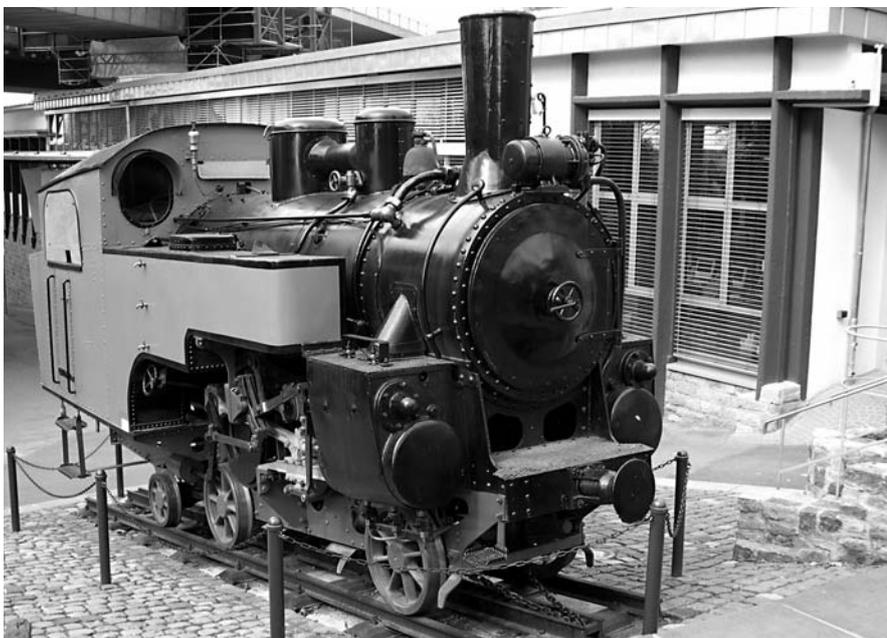


Die Drachenfelsbahn

Noch nicht einmal 25 km Luftlinie von der Brohltalbahn entfernt erklimmt eine weitere meterspurige Gebirgsbahn die Höhen des Rheintales. Die Rede ist von der Drachenfelsbahn, welche auf der rechten Rheinseite auf den „meistbestiegenen Berg der Welt“ führt.



Zug mit Lok der zweiten Serie beim Drachenschloss.
(Foto: Bergbahnen im Siebengebirge AG)



Denkmallok 2" vor dem neuen Tourismusbahnhof in Königswinter. Die Maschine wurde 2005 im Ausbesserungswerk Pila (ex Schneidemühl) äußerlich aufgearbeitet. Nach 13 Monaten nagt unübersehbar wieder der Rost an einigen Bauteilen. Das AW wurde zur Nachbesserung aufgefördert.
(Foto: K. Friedrichs)

Die Drachenfelsbahn wurde am 13. Juli 1883 als erste deutsche Zahnradbahn in Betrieb genommen und galt damals als technische Sensation.

Im Gegensatz zum bis 1934 betriebenen Zahnstangenabschnitt System Abt der Brohltalbahn ist die gesamte 1,5 km lange Strecke von Königswinter bis zum Drachenfels auch heute noch mit einer Zahnstange System Riggenbach ausgerüstet, was für die Überwindung von 220 m Höhenunterschied auf dieser kurzen Streckenlänge auch unabdingbar ist. Immerhin muss eine maximale Steigung von 1:5 überwunden werden, das vierfache der Steilstrecke der Brohltalbahn!

Der Betrieb wurde zunächst mit drei Dampflokomotiven (Nr. 1 bis 3) durchgeführt, welche 1883 die Maschinenfabrik Esslingen lieferte. In den Jahren 1927 bis 1929 kamen aus Esslingen vier weitere wesentlich stärkere Heißdampfloks (Nr. 1" bis 3" und 4) von denen Lok 2" als Denkmal in Königswinter vor dem Drachenfelsbahnhof erhalten ist.

Die drei erstgelieferten Naßdampfloks wurden verschrottet. Im Jahre

1953 kam der erste vom Firmenkonsortium Waggonfabrik Rastatt und BBC gelieferte elektrische Zahnradtriebwagen Nr. 1 zur Drachenfelsbahn.



Das älteste noch existierende Fahrzeug der Drachenfelsbahn ist ein Güterwagen von 1883, welcher heute noch für Bahndienstzwecke genutzt wird. (Foto: K. Friedrichs)

Dampflok 4 wurde zur benachbarten Petersbergbahn abgegeben.

Diese Zahnradbahn zum Petersberg, die damals wie die Drachenfelsbahn dem Fabrikanten Ferdinand Mühlhens (4711 Kölnisch Wasser) gehörte, wurde 1889 in Betrieb genommen und bis zur Einstellung im Jahre 1958 ausschließlich mit Dampflokomotiven befahren. Die Strecke hatte mit 1:4 an der steilsten Stelle noch eine wesentlich stärkere Neigung als die Drachenfelsbahn. Von den Beförderungszahlen stand sie aber immer in deren Schatten

Zurück zur Drachenfelsbahn. Die Triebwagen Nr. 2 und 3 wurden vom gleichen Herstellerkonsortium in den Jahren 1955 und 1957 geliefert und konnten somit die Dampflok 1" ablösen, welche ebenfalls an die Petersbergbahn ging. Lange sollte sie dort nicht mehr in Betrieb sein!

Die bei der Drachenfelsbahn verbliebenen Dampfloks 2" und 3" wurden von nun an nur noch zu Spitzenzeiten und für Sonderzüge eingesetzt.



Ausweichstelle Bahnhof Drachenschloss
(Foto: K. Friedrichs)

Im September 1958 kam es zu einem folgenschweren Unfall, welcher gleichzeitig das Ende der Dampftraktion bedeutete.

Der Zug mit Lok 3" und drei Vorstellwagen befand sich auf der Talfahrt, als ca. 500 m vor der Endstation aufgrund mangelhafter Wirkung der Gegendruckbremse (wahrscheinlich wegen zu geringen Kesseldrucks) und einer Fehlbedienung der zusätzlichen Bremsrichtungen (Überbremsung) die Lok mit ihren beiden Zahnrädern aus der Zahnstange gehoben wurde und zusammen mit dem ersten Vorstellwagen entgleiste. Aufgrund der nunmehr fehlenden Bremswirkung der Zahnstange war der Zug nicht mehr zu halten und nahm so stark an Geschwindigkeit zu, dass die über die Schwellen taumelnde Lok in der folgenden Kurve umkippte und der nachfolgende Vorstellwagen an einem Baum zerschellte.

Der abspringende Heizer geriet zwischen die Lok und die Mauer einer Brücke und wurde getötet. 16 weitere Menschen verloren ihr Leben, 87 wurden zum Teil schwer verletzt. Die beiden anderen Vorstellwagen blieben im Gleis und konnten zum Stehen gebracht werden. Der Dampfbetrieb auf der Drachenfelsbahn und der Petersbergbahn wurde danach sofort eingestellt.



Triebwagen auf Talfahrt. Oberhalb dieser Stelle entgleiste die Dampflok.
(Foto: K. Friedrichs)



Die neugestaltete Bahnhofshalle im Königswinterer Tourismusbahnhof. Die durch Glaswände getrennte Werkstatt kann von hier aus von den Fahrgästen eingesehen werden.
(Foto: K. Friedrichs)

1959 und 1960 wurden dann die Triebwagen Nr. 4 und Nr. 5 gleicher Bauart geliefert; der technisch fast identische Eigenbau Nr. 6 komplettierte 1979 die Fahrzeugflotte. Nr. 1 wurde 1963 ausgemustert, so dass heute fünf Triebwagen, welche alle doppeltraktionsfähig sind, für die ca. 400 000 Beförderungsfälle pro Jahr zur Verfügung stehen.

Das Jahr 2004 war ein wichtiger Meilenstein in der Geschichte der



In der modern eingerichteten Werkstatt werden sämtliche Fristarbeiten ausgeführt
(Foto: K. Friedrichs)

Drachenfelsbahn. Am 01.10. erfolgte die Grundsteinlegung für den neuen Tourismusbahnhof und bereits Ende März 2005 erfolgte die feierliche Eröffnung.

Dem Besucher präsentiert sich eine geschlossene Front aus Glas und Aluminiumstreben, in welche die alte Fassade des Bahnhofs gelungen integriert wurde.

In der großen Eingangs- und Ausstellungshalle kann man sich über die Geschichte der Drachenfelsbahn und die Sehenswürdigkeiten der Region anhand von Schautafeln und technischen Exponaten informieren.

In einem höher gelegenen Raum ist das noch im Bau befindliche Modell der gesamten Strecke im Maßstab 1:87 zu bewundern.

Karsten Friedrichs



Das auf einer Fläche von 20 qm mit erheblichem Kosten- und Zeitaufwand entstehende Modell der Strecke der Drachenfelsbahn mit den Attraktionen der Umgebung entsteht größtenteils als Sonderanfertigung in Handarbeit. Sämtliche Bauten, sogar die Bäume, sind authentisch für die Zeit um 1930. Das Drachenschloss in Bildmitte ist noch verhüllt, ähnlich wie zur Zeit das Vorbild. In Bezug auf die Bahntechnik konnte auf ähnliche Modelle der Industrie zurückgegriffen werden.
(Foto:K. Friedrichs)