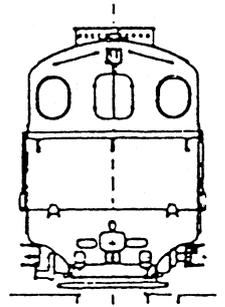


# Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft  
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

19. Jahrgang  
1 / 2006



## 40 Jahre Diesellokomotiven im Brohltal



Bild oben: Ankunft der neuen Dieselloks D 1 und D 2 in Brohl Ubf.  
Bild unten: Jubiläumsfahrt: 40 Jahre Dieselloks im Brohltal

**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  
Hans-Ulrich Büchting, Swisttal-Odendorf  
Michael Haubner, Koblenz  
Paul Mandt, Bornheim-Merten  
Hans-Josef Merzbach, Bonn  
Werner Meyer, Bornheim  
Stefan Raab, Weißenthurm  
Manfred Schlich, Kempenich  
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  
Gladbacher Straße 17 · 50672 Köln  
Tel.0221 / 3 56 71 27 · Fax: 0221 / 3 56 71 28

**Erscheinungsweise:**

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

**Redaktionsschluß:**

Redaktionsschluß zu diesem Heft war der 31.10.2005.  
Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang  
April 2006 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die  
Brohltalbahn“ II/2006 ist der 28. Februar 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:** Ankunft der neuen Lokomotiven D1 und D2  
am 30.10.1965 in Brohl-Uml.-Bf. (Foto: B. v. Mitzlaff);  
Festlich geschmückte Lok D2 vor der Jubiläumsfahrt: 40  
Jahre Diesellokomotiven im Brohltal, am 30.10.2005  
im Bf. Brohl (Foto: A. Wildeman)

**INHALT:**

Impressum .....	2
40 Jahre Diesellokomotiven im Brohltal .....	3
Das wäre der Dampf gewesen; Fotoaspekte .....	4
Güterverkehre im und um das Brohltal.....	5
Bericht des Schatzmeisters .....	6
Abschied von der L18H; Es freut ungemein, dass... ..	7
Brohltal ohne Dampf .....	8
Sanierung Viadukt Oberzissen .....	10
Jobmaschine Brohltalbahn; Was sonst noch geschah .	13
125 Jahre Ahrtalbahn .....	14
Schynige-Platte-Bahn .....	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****Winterfahrten mit dem  
Vulkan-Express**

am 15. + 29. Januar; 12. Februar;  
12.+26. März 2006

Um 10.15 Uhr beginnen unsere winterlichen Bahn-  
reisen durch das Brohltal hinauf in die Eifel. Unter-  
wegs gibt es eine Mittagspause. Anschließend findet  
eine geführte Wanderung durch das hoffentlich  
verschneite obere Brohltal oder zum landschaftlich  
schönen Rodder Maar statt.

Danach bringt Sie unser **Vulkan-Express** wieder zu-  
rück zu unserem Ausgangsbahnhof Brohl BE., wo  
wir zwischen 16.00 und 17.00 Uhr eintreffen wer-  
den.

**Jahreshauptversammlung 2006**

Der genaue Termin und der Tagungsort sind noch  
nicht festgelegt. Angedacht sind die Samstage 15.  
oder 29. März 2006. Die endgültigen Angaben ent-  
nehmen Sie bitte der mit satzungsgemäßigem Vorlauf  
termingerecht eintreffenden Einladung. Diese An-  
kündigung soll Ihnen eine zeitlichen Vorplanung.er-  
möglichen.

**Zuordnungsfehler**

Im letzten Heft „Die Brohltalbahn“ IV/2005 wurde  
dem Foto auf Seite 6 oben ein unrichtiger Fotograf zu-  
geordnet. Es muß hier heißen: Foto: Clemens Schuma-  
cher, Beueler Straße 44, 53 229 Bonn; man sieht auch  
noch – rechts unten im Bild einen Teil von „@ Xilo.de“.  
(d.Red.)



## Diesellokomotiven im Brohltal

Nachdem bereits seit 1937 ein Dieseltriebwagen auf der Brohltalbahn im Einsatz stand (VT 52, Umbau von Benzolmotor), gesellte sich ab 1940 der VT 51 ebenfalls als Umbau hinzu. VT 50 war hingegen nie ein Dieseltriebwagen. Mit der Einstellung des Personenverkehrs 1961 verschwanden die Diesel wieder aus dem Brohltal. Wenn auch nicht so ganz, denn bei den Brohltaler Steinbruchbahnen waren Dieselloks eingesetzt, z.B. bei der Herchenberg-Feldbahn ab ca. 1958.

Bei der Brohltal-Eisenbahn dampfte es jedoch Anfang der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts noch kräftig. Die Loks I und III stellten die Traktion auf der Steilstrecke nach Kempenich, während im Talbereich 11sm oder 12sm sowie Lok IV verkehrten. In dieser Zeit traten vermehrt Verschleißerscheinungen auf, die die Einsatzfähigkeit manchmal arg einschränkten. So wurde die kräftige und wegbereitende Lok I Mitte 1965 aus dem Betrieb genommen. Bereits im Oktober 1964 waren die Fristen von Lok 12sm abgelaufen. Daran anschließend kam 11sm nach einer längeren Hauptuntersuchung nochmals in Betrieb.

Wie H.-J. Jakobowski berichtet, liefen lange und beharrliche Gespräche der Direktion, um den Traktionswechsel auf die Brohltalbahn zu bringen. Überall trat der Diesel seinen Siegeszug an. Jetzt sollte es im Brohltal auch soweit sein. Die Industrie war in der Lage, auch für die schwierigen Verhältnisse im Brohltal ordentliche Maschinen zu

liefern. Daran führte kein Weg mehr vorbei. Der Aufsichtsrat der BEG sah dies auch so, einer Bestellung stand nichts mehr im Weg. Die Ra-



Ankunft der neuen Diesellokomotiven D1 und D2 in Brohl-Ubf. am 30.10.1965  
(Foto: IBS Archiv; Walter Vollrath)

tionalisierung hielt auch bei der Brohltalbahn Einzug, zumal der Verkehr sich besonders im oberen Streckenteil drastisch verminderte.

Man beschaffte von der bekannten Lokfabrik O & K in Dortmund zwei dieselhydraulische Loks der



Die geschmückte Diesellok D2 vor dem Jubiläumszug 40 Jahre Dieselloks im Brohltal auf dem Ozi-Viadukt  
(Foto: H. J. Merzbach)

Bauart MV 10 S, die am 30.10.1965 in Brohl eintrafen. Umgehend schlossen sich die Probefahrten an, wobei man sich mit den Ergebnissen zufrieden zeigte. Die Abnahme erfolgte am 16. November. Unter den Betriebsnummern D 1 und D 2

reichte man sie in den Betriebsbestand ein. Offizielles Datum der Indienststellung war der 29.11.1965.

### Technische Daten:

Herstellerfirma: O & K  
 Fabriknummern: 26528 u.26529  
 Länge über Puffer: 7.140 mm  
 Breite: 2.500 mm  
 Höhe: 3.050 mm  
 Gewicht: 27,65 t  
 Anzahl der Achsen: 3  
 Gesamter Radstand: 1.950 mm  
 Raddurchmesser: 750 mm  
 Motorleistung: 300 PS  
 Höchstgeschwindigkeit: 28 km/h

Eine kurze Zeit wurden Dampf und Diesel noch nebeneinander eingesetzt. Die Dieselloks zeigten bald ihre volle Zuverlässigkeit, so dass die Dampfer spätestens ab dem 1.1.1966 nicht mehr verwendet wurden. Lok III wurde offiziell abgestellt. Lok 11sm war die Reservemaschine, da sie am 11.06.1964 nochmals eine Hauptuntersuchung erhalten hatte. Mit nur zwei Dieselloks alleine traute man sich wohl noch nicht, den Verkehr zu bewältigen.

Stephan Pauly und Andreas Wildeman berichten über die neue Zeit in Brohl:

„Der Rationalisierungseffekt stellte sich zur vollen Zufriedenheit der Geschäftsführung ein.

Während über Jahre hinweg gleichzeitig vier bzw. sechs Dampflokomotiven das Gesamtgeschehen im Bereich des Güterverkehrs bestimmten, konnte infolge der Um-

stellung auf Dieseltraktion die beinahe gleiche Güterverkehrsmenge mit nur zwei Diesellokomotiven und dem dadurch entsprechend reduzierten Personalaufwand bewältigt werden. Das Laufpensum der Maschinen erscheint auch aus heu-

tiger Sicht als ungeheure Leistung. Während an Werktagen alle Maschinen beinahe rund um die Uhr im Einsatz waren, konnten größere Reparaturen nur in Sonderschichten der Werkstatt an Sonntagen bzw. in den Nachtstunden der Werktage erledigt werden. Dennoch erfreuten sich die Fahrzeuge in allen Bereichen beim Personal großer Beliebtheit. Im Rangier- und Vershubdienst waren sie leicht zu handhaben und wiesen befriedigende Zugkräfte auf. Selbst auf der Steilstrecke konnten bei großen Anhängelasten befriedigende Ergebnisse erzielt werden. Besonders rationell wirkte sich die Vielfachsteuerung aus, die ein Verkehren der Diesellokomotiven in Doppeltraktion ermöglicht. Das bedeutet, dass von einem Führerstand aus beide Fahrzeuge gleichzeitig bedient werden konnten.“

Tatsächlich bemerkte man, dass nur zwei Maschinen den Betrieb nur sehr schwer erledigen konnten. Gerade die Jahre 1966 und 1967 brachten der BEG im Lavaverkehr ab Weiler die höchsten Tonnagen. Auf Dauer konnte es so nicht weitergehen. Somit musste die bei der Lokbestellung erteilte Option auf eine drit-



Jubiläumzug in Burgbrohl  
(Foto: Hans Josef Merzbach)

te Lok ausgeführt werden. Die D 3 lieferte man im September 1967. Die Lokomotive wurde vor einigen Jahren abgestellt. Gründe waren Schäden im Wendegetriebe sowie großer Verschleiß im Fahrwerk. D 1 und D 2 stehen weiterhin in Betrieb, allerdings ist aktuell bei der D 1 nach Ablauf der 8-Jahres-Frist im November 2005 eine erneute Hauptuntersuchung nötig.

**Michael Baaden**

## Das wäre Dampf gewesen

Seit Ende des Jahres 2001 wollen wir unsere Dampflok V wieder in Betrieb nehmen. Beim Bahnfest im September stand sie das letzte Mal unter Dampf. Typische Malesse Rohrlaufen mussten wir damals konstatieren. Bei der nachfolgenden Untersuchung traten auch noch andere „Kleinigkeiten“ zu Tage, wonach nur noch eine Feststellung zu treffen war: neuer Kessel. Seither haben wir mehrere Angebote dazu eingeholt. DM 35.000, € 35.000, € 80.000, € 120.000 sind die Summen. Kein Angebot ist mit dem anderen vergleichbar. Von Kesselreparatur bis Kesselneubau reicht die Palette zu erledigender Arbeiten. Wegen der riesigen Summen hatte man die Sache bei uns etwas langsam angehen lassen. Es galt erstmal, einen finanziellen Stock aufzubauen. Viele forderten den Dampf, niemand hat bisher etwas dazu gegeben. So blieb uns nichts anderes übrig, als selbst zu sparen und evtl. Darlehensgeber anzusprechen. Beides haben wir getan.

Im Jahr 2005 wäre es dann an der Zeit gewesen, Dampflok V anzugehen. Die Betriebs-GmbH hatte etwas Geld zur Seite legen können. Es sollte anders kommen. Mitte des Jahres 2004 erhielt Diesellok D 2 nach 12 Monaten Arbeitszeit eine Hauptuntersuchung, die mit € 20.000,- nicht billig war.

Schon 3 Monate später im Oktober berichteten die Lokführer von Rumpeln und Schlagen im Leerlauf. Die Diagnose lautete schwerer Getriebeschaden nach 39 Jahren und ca. 50.000 Stunden Einsatzzeit. An sich ist das bei den harten Betriebs-einsätzen bei der Brohltalbahn wohl eine gute Leistung. Der Schaden hätte auch früher kommen können. Er kam aber erst Ende 2004, als wir uns gerade Gedanken um Dampflok V machen wollten. Damit brauchten wir uns aber nicht

mehr zu befassen, denn schnell war klar, dass uns wenigstens Kosten von 40.000,- € erreichen würden. Die Hauptwelle musste neu gefertigt werden. Notwendigerweise war vorher auch ein Spezialwerkzeug dafür herzustellen. D 2 wurde zur Westfälischen Lokomotivfabrik Karl Reuschling transportiert. Seit August 2005 ist sie aus Hattingen/Ruhr zurück. Seit Oktober fährt sie wieder störungsfrei im Brohltal. 52.000,- € mussten wir für die noch im Eigentum der BEG stehende Lok löhnen. Das hätte ansonsten der Dampf 2006 werden können. Es sollte nicht sein. Und die schlechten Zahlen der Personenbeförderungen 2004 taten dann auch nichts dazu.

**Michael Baaden**

## Fotoaspekte

Wenn ich als Fotograf bei der Brohltalbahn zurückschaue auf die Jahre 2003 und 2004, kann ich mich des Eindrucks nicht erwehren, dass die meisten Streckenfotos als unbrauchbar zu bezeichnen sind. Einziger Lichtblick dabei ist unser VT 30, der für Bilder immer etwas hergibt, auch wenn die Sonne nicht günstig steht. Schlecht sind die Fotos der Züge, die mit D 1 bespannt waren. Deren abstoßender Lackzustand wirkte einfach nur stumpf, egal ob die Sonne schien oder nicht. Und wenn dann hinter der Lok auch noch dunkle Wagen angehängt waren, wie z. B. der 117 im Uraltlack, aber auch die grünen und der braune, das wirkt einfach nicht. Lediglich bei Sonne kommen die Wagen etwas besser raus. Bei normalem Wetter treten die dunklen Farben grün und braun nicht aus dem Farbspektrum der Natur heraus. Ein Zug sollte sich aber kontrastreich davon abheben. Auch der immer bergseitige Einsatz unserer dunklen Gepäckwagen hinter dem Triebfahrzeug trägt nicht zu einem positiven Zugbild bei. Hinter einer Lok mag das noch angehen. Hinter einem Triebwagen sieht es nicht gut aus.

Als Paradebeispiel kann dazu unsere „neue“ Postkarte aus dem Reiju-Verlag herhalten. Motiv stimmt (Einfahrt Engeln), Wetter bestens, Wagenkomposition dunkel, zwei Güterwagen direkt hinter Lok 99 5901, Lok unterbelichtet. Das Bild ist einfach nichts zum Verkauf für unser Publikum. Für einen Eisenbahnfreund kann das in Ordnung gehen. Deswegen haben wir die Karte auch im Angebot, besser so etwas, als nichts im Angebot.

Nachdem sich im II. Quartal 2005 eine neue Arbeitsgruppe Gedanken um neue Verkaufsartikel gemacht hatte, war offensichtlich, wie wenig gutes Bildmaterial für Postkarten, Kalender etc. in unserem Fundus ist. Es mag auch sein, dass ich die Messlatte für gute Bilder ziemlich hoch anlege. Da wir uns mit den farbigen Bildern jedoch nach außen ordentlich präsentieren wollen, sollte ein gewisser Anspruch an die Qualität schon sein. Denn andere Eisenbahnen haben auch einen hohen Anspruch diesbezüglich.

Gerade dann, wenn ich an die Werbewirksamkeit von Fotos denke, ist meine Ausbeute an guten Bildern nur als gering zu bezeichnen. Ich darf mich gar nicht fragen, wie viel Zeit ich da hinein investiert habe. Ich wäre wohl besser in die Büsche gegangen, der Erfolg beim Rückschnitt wäre wahrscheinlich offensichtlicher gewesen. Andererseits möchte man diesen Erfolg aber auch selbst einmal mit einem guten Eisenbahnbild genießen, wenn denn der Zug das hergibt, aber das hat er dieses Jahr nicht. Aus diesen Gründen habe ich mir im Jahr 2005 keinen neuen Fotoapparat zugelegt. Der alte zerbrach in Quedlinburg bei der Harzreise in viele Einzelteile.

Wie dem auch sei, als Touristikbahn sollten wir auf eine ordentliche farbliche Gestaltung unserer Fahrzeuge Wert legen. Nur mit einer positiven Außenwirkung auf allen Gebieten können wir bei unseren potentiellen Interessenten als auch Fahrgästen einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen.

**Michael Baden**

## Güterverkehr im und um das Brohltal herum

Während sich der **Phonolith-Güterverkehr im Brohltal** seit einigen Jahren auf stabilem Niveau hält, konnte auch der erst vor gut zwei Jahren wieder belebte Verkehr von und zum Rheinhafen Brohl ebenfalls weiter stabilisiert werden.

Durch die Abhängigkeit von Bautätigkeiten im Gleisbausektor, verkehren auf den Dreischienengleisen allerdings häufig tagelang keine

Auftraggeber war für beide Aufträge die Voest-Alpine Klöckner Bahntechnik GmbH (VAK), Frankfurt/M., welche damit als Neukunde gewonnen wurde.

Zuvor waren für die VAK bereits mehrfach Arbeitszugdienstleistungen auf der Strecke Höchst – Königstein und Friedrichsdorf – Brandoberndorf, teils mit der Brohltal-V 60, erbracht.



Besichtigung der Alu-Zug-Stammlok 212 CL-326 durch Führungskräfte der Corus-Werke Voerde und Koblenz bei einer Kundenfahrt von Voerde nach Koblenz. Dem planmäßigen Alu-Zug wurde für diese Fahrt ein Salonwagen unseres Mitgliedes Jörg Seidel angehängt, in welchem die Kunden durch Brohltal-Personal „verwöhnt“ wurden. (Foto: Stefan Raab)

Züge während an Verkehrstagen meist mehrfach zum Hafen gefahren wird.

So wurden im Oktober Gleisschotter für eine Baustelle auf der Strecke der Hessischen Landesbahn Friedrichsdorf – Brandoberndorf aus dem Hafen zur Baustelle versendet.

Für Ende November/Anfang Dezember liegt der Brohltal-Schmalspurenbahn Betriebs-GmbH ein Auftrag zur Versendung von 100 Fcs-Waggons mit Gleisschotter zur Baustelle auf der Westerwaldstrecke Selters – Raubach, welche durch die Westerwaldbahn zur Reaktivierung ansteht, vor.

Nach wie vor ebenfalls stabil verkehren **die Aluminium-Züge** für die Corus Aluminium Voerde GmbH, welche zweimal wöchentlich durchgeführt werden. Die Fernverbindung, welche oftmals über Brohl-Umladebahnhof zur Aufnahme von im Rheinhafen beladenen Waggons geführt wird, ist nach Verhandlungen mit dem Kunden im November auch für das Jahr 2006 gesichert.

Als weitere Neukunden konnten in 2005 gewonnen werden:

**Thyssen-Schulte Recycling (TSR), Koblenz:** Transporte von Langschieneneinheiten ab Koblenz-Lützel oder Andernach nach Weißen-

thurm. Nur in Weißenthurm steht, in vertretbarer Entfernung zum Kundenbetriebsstandort, ein Gleis zum Entladen von Langschieneneinheiten zur Verfügung, welches über Radien von über 140 Metern zu Erreichen ist. Die Spezialwaggons dürfen keine engeren Radien befahren. Seitdem die Brohltalbahn die Anmietung des Umschlagplatzes und die Überführung der Waggons durch die eigene V 60 organisiert



Container Probeladung auf Waggons der Brohltalbahn am Terminal der Fa. CCS im Rheinhafen Koblenz. (Foto: Stefan Raab)

hat, kann sich die TSR wieder auf entsprechende Ausschreibungen zum Ankauf von Langschienen bewerben.

**CCS GmbH, Koblenz-Rheinhafen:** Zwar noch kein Neukunde, dennoch wurden im Oktober Probeverladungen von Containern auf die sonst im Aluverkehr eingesetzten Res-Waggons am Containerterminal am Kai in Koblenz durchgeführt. Hintergrund sind gemeinsame Gespräche zur Durchführung von Transporten ab Terminal Koblenz nach Trier oder Aschaffenburg.

**Rasselstein GmbH, Andernach:** Bereits zweimal überführte die Brohltalbahn die Werkslok DH 600 von deren Anschlussgleis Neuwied nach Andernach und wieder zurück.

Da die Lokomotive und die Personale der Rasselstein GmbH nur nach BOA zugelassen sind, benötigt man für Überführungen über die Gleise der DB Netz AG ein nach EBO zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen. Seit 2005 darf die Brohltalbahn diese Aufgaben für die Rasselstein GmbH wahrnehmen.

**Stefan Raab**



Untersuchung der Lok DH 600 (links im Bild) durch Brohltalbahn-Mitarbeiter, auf dem Werks Gelände der Rasselstein-GmbH in Andernach, vor der Überführung der Lok nach Neuwied. Rechts im Bild die frisch bei der Fa. Reuschling hauptuntersuchte „Stammlok“ des Werkes, welche durch die DH 600 vertreten wurde. (Foto: Stefan Raab)

## Bericht des Schatzmeisters Neue Mitglieder der IBS

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

**Bert Burg, Brohl**

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 11<sup>sm</sup>

---

Folgender Betrag ist bis zum 31.10.2005 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

**13.951 €**

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

Hier nun alle **Spender** bis zum 31.10.2005:

**Thomas Bickenbach, Solingen**  
**Ursula Breuer, Burgbrohl**  
**Matthias Burkert, Koblenz**  
**Ottmar Burska, Bonn**  
**Raimund Dahm, Bonn**  
**Aloys Delfs, Brohl-Lützing**  
**Erich-Joachim Günter, Meckenheim**  
**Albrecht Hankamer, Burgbrohl**  
**Dr. Ulrich Hauth, Koblenz**  
**Horst-Dieter Hettler, Waldesch**  
**Jürgen Langen, Bonn**  
**Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing**  
**Klaus Schönenkorb, Köln**  
**Brigitte Verbarg, Köln**

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

**Stephan Bläsner,**  
**Höhr-Grenzhausen**  
**Jürgen Cadenbach,**  
**Mönchengladbach**

**Johann Hawerländer, Koblenz**  
**Hartmut Halm, Aachen**  
**Hans-Hermann Kleinespel,**  
**Mülheim (Ruhr)**  
**Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl**

Bitte lesen Sie auch die anderen Berichte zum Dampf in diesem Heft. Ich hoffe, diese animieren Sie zu einer Spende für die betriebsfähige Aufarbeitung unserer 11<sup>sm</sup>.

**Tobias Baaden**

## Sp€nd€naktion 11<sup>sm</sup> gestartet

Zum 30. Oktober 2005 (99. Geburtstag 11<sup>sm</sup>) hat die IBS die öffentliche Kampagne zur Spendeneinwerbung für Lok 11<sup>sm</sup> begonnen. Verkehrsministerium, Kreis, Gemeinden und Verbandsgemeinden wurden angeschrieben. Diverse Stiftungen, Lieferanten, Inserenten, Unternehmerkunden erhielten ähnliche Bittschreiben.

Aber auch private Gönner wurden angesprochen. Zusätzlich werden wir weitere Firmen und Personen mit unserem Anliegen in der nächsten Zeit beglücken. Nachdem IBS-intern die Sache bereits seit einem Jahr mit relativ verhaltenem Erfolg läuft, war es nun an der Zeit, in die Öffentlichkeit zu gehen, um speziell die politische Öffentlichkeit um Zuschüsse zu bitten. Denn ohne solche werden wir die Betriebs-



fähigkeit wohl nicht einleiten können, obwohl bereits ein Grundstock vorhanden ist. Dass die öffentlichen Kassen leer sind, ist uns klar. Wenn man aber sieht, welche Projekte heute immer noch angegangen bzw. gefördert werden, sollte die IBS dabei nicht fehlen. Wir wissen, was wir bewegen, deswegen könnten wir beim Verteilen auch mal

dabei sein. Warum sollten immer nur Fußball und Sport Zuwendungen bekommen? Wir werden sehen, wie lange wir brauchen, um zur Auftragsvergabe zu gelangen. Zum 101. Geburtstag sollten wir Lok 11<sup>sm</sup> spätestens in Betrieb nehmen.

**Michael Baaden**

## Abschied

von der L18H

Am Dienstag, 08.11.2005 verließ die erste der beiden L18h, welche seit über zehn Jahren auf dem Betriebsgelände harrten, das Betriebsgelände in Brohl.



Ebenso wie die beiden V10C, welche wie die beiden L18H von der damaligen Kupferhütte Helbra im Mansfelder Land erworben wurden, konnte für die insgesamt fünf damals erworbenen kleinen Maschinen in Brohl keine Verwendung gefunden werden. Man hatte zum Zeitpunkt des Erwerbes noch mit wesentlich kürzeren Zügen auf der Brohltalbahn gerechnet. Zwei der drei V10C wurden 2003 nach Frankreich verkauft und fahren dort nunmehr bei Museumseisenbahnen. Für die beiden L18H ließ sich leider lange kein Käufer finden. Über den selben Zwischenhändler, der schon die V10C vermittelt hatte, konnte nun mit den MALOWA-Werkstätten im Mansfelder Land ein Käufer gefunden werden.

Damit sind sie nun wieder dorthin gelangt, woher sie damals erworben wurden. Nachdem die zweite Maschine, samt den Ersatzteilen und Motoren die noch in Brohl lagerten, am Donnerstag, 10.11.2005 abgefahren wurde, werden die Lokomotiven dort nunmehr als Arbeitsvorrat vorgehalten.

**Stefan Raab**

## Es freut ungemein, ....

dass die IBS und der Vulkan-Express als führende Touristikeinrichtung im Grundlagenheft 2005 der „Rhein-Meile“ mit keinem Wort erwähnt werden;

dass von der Brohltalbahn nicht mehr zeitgemäße Bilder veröffentlicht werden, obwohl wir das nicht wünschen;

dass schlechte Bilder von der Brohltalbahn immer wieder benutzt werden;

dass auf die Belange der IBS (z.B. ehrenamtliche Tätigkeit, Arbeitszeit...) keine Rücksicht genommen wird;

dass manche eine Eisenbahn nur als persönliches Spiegelbild betrachten;

dass viele von der Brohltalbahn immer nur Leistung erwarten oder diese sogar auch fordern, aber selbst geben sie gar nichts;

dass bei einer „Leistungsschau des Ehrenamtes“ des Kreises Ahrweiler nicht an die IBS gedacht wurde;

dass man als Eisenbahnverkehrsbetreiber nicht ernst genommen wird;

dass daraus resultierende Rechte und Pflichten für manche gar kein Problem darstellen.

dass man als Touristikveranstalter an der Kreisgrenze in keinem der drei anrainenden Kreisen richtig eingebunden wird,

dass wir zwar einer der größten Touristikveranstalter der Region sind, trotzdem werden immer nur Nürburgring, Maria Laach etc. genannt.

dass das Wort „Brohltalbahn“ bei einigen Fremdenverkehrsleuten keinen Stellenwert besitzt, sondern immer nur die Rede von „Vulkan-Express“ ist;

dass Fahrtermine mit der Brohltalbahn publiziert werden, die mit dem real existierenden Fahrplan nichts zu tun haben.

**Michael Baaden**

## Brohltal ohne Dampf

# Dampf, wo ist er geblieben?

„Ihr seid aber schon lange ohne Dampf unterwegs. – Wieso fahrt ihr nicht mit Dampf? – Fahrt ihr wieder mit Dampf? Nein? Dann warten wir auf Dampf. – Schade, dass die Nikolausfahrten ohne Dampf stattfinden. Dann müssen wir eben zu einer Bahn gehen, die mit Dampf fährt. – Unsere Kinder wollten eigentlich einmal eine Fahrt mit einem echten Dampfbzug machen.“

Das sind nur einige Aussagen unserer Fahrgäste zu unserer dampfloosen Zeit. Es wird immer wieder bedauert, dass unsere beliebten Dampfzüge nicht mehr im Einsatz sind.

Auch unter den Mitgliedern wird gefragt, wieso nicht unser gemeinsames Engagement der Instandsetzung wenigstens einer unserer Dampflok gilt. Natürlich, es gibt immer wieder andere Aufgaben zu bewältigen, die viel von unserer Kraft und unserem Geld bindet. Aber mit Verlaub; Dampf ist sehr wichtig. Lassen wir uns einmal folgendes Zitat durch den Kopf gehen:

### Der Weg ist das Ziel.

Als vor 18 Jahren eine idealistische Gemeinschaft antrat, die Brohltalbahn zu erhalten, wurde unter anderem auch der Dampftrieb als fester Bestandteil sowie als Publikumsmagnet, integriert. Dazu wurden unsere beiden polnischen Dampflokomotiven angeschafft.

Alle vernünftig denkenden Bürger des Brohltales nebst den damaligen BE-Eisenbahnern hielten uns (die IBS'ler) für Spinner und wurden dennoch vom andauernden Erfolg unserer Bemühungen überrascht.

Nachdem nun unsere beiden polnischen Dampflok den Dienst

aufgekündigt haben, drängt sich immer mehr der Eindruck auf, dass wir selbst das größte zu überwindende Hindernis sind, um wieder die Dampf Herrlichkeit zu betreiben. Wir alle stehen uns oftmals selbst im Weg.

Auf der einen Seite beklagt sich der Vorstand über mangelnde Bereitschaft und Gefolgschaft der Mitglieder im Allgemeinen und insbesondere, wenn es gilt, bestimmte Projekte, wie z. B. die Aufarbeitung unserer alten Dame, der 11<sup>sm</sup>, zu fördern und bei deren Verwirklichung mitzumachen.



Andererseits beklagen sich die Mitglieder, dass der Vorstand gut gemeinte und sinnvolle Initiativen nicht ausreichend berücksichtigt. Diese Initiativen sollen ja keine Kritik sein, sondern zeigen, dass sich auch die Basis Gedanken macht, wie man unserer Bahn helfen kann. Jedenfalls drängt sich manchmal der Eindruck auf, dass Initiativen nur dann Erfolg haben können, wenn sie von einem eng begrenzten Personenkreis kommen.

Hierzu zwei Beispiele:

### 1. Souvenirverkauf

Im Frühjahr/Sommer 2005 hat eine Vierergruppe (Werner Meyer, Hans-Ulrich Büchting, Tobias Baaden und Paul Mandt) allesamt aus

dem Arbeitskreis Fahrdienst/Service eine Initiative gestartet, um unseren Souvenirverkauf aufzuwerten. Ziel war spätestens in den nachfragestarken Monaten August, September und Oktober zusätzliche Einnahmen, nicht zuletzt auch für den Unterhalt unserer Fahrzeuge, insbesondere für die Aufarbeitung einer Dampflok, zu erzielen. Angedacht war die Erweiterung des Sortiments um Baseballmützen, Textiltaschen, Schlüsselbänder, Tassen u.a. Es wurde auch die Auflage neuer aktuellerer Postkarten vorbereitet.

Weiterhin war geplant, einen Einsteckkalender für das Jahr 2006 aufzulegen, in den dann 12 Motive unserer Brohltalbahn als Postkarten eingesteckt werden sollten. Für die Beteiligten war klar, dass diese Initiative den Vorstand bzw. die Geschäftsführung einerseits von solch banalen Sachen entlasten, und andererseits doch wirkungsvoll unterstützen sollte. Die Geschäftsführung der BSEG war in die Beratungen eng eingebunden.

Im Sommer wurde dann unter Mitwirkung von weiteren Mitgliedern der Schatz der zur Verfügung stehenden Bilder gesichtet, ausgewählt, verworfen und wieder neu bestimmt. Als die ausgewählten Bilder als neue Postkarten- bzw. Kalendermotive fest standen, ging es dann leider nicht mehr weiter. Bedenken durch einige andere Mitglieder wurden hinsichtlich der Motivauswahl erhoben, so dass bis heute kein neues Postkartenmotiv angeboten werden kann. Auch der geplante Jahreskalender 2006 erlitt das gleiche Schicksal.

Ähnlich erging es auch bei der Auswahl der übrigen Souvenirartikel. Die Einholung von Angeboten, die Sichtung von Mustern u.ä hat einen hohen zeitlichen Aufwand gefordert. Und als die Vorschläge entscheidungsreif waren, gab es wieder Änderungswünsche und Bedenken.

Wie bereits erwähnt, zielte die Initiative darauf ab, möglichst zu den publikumsstarken Fahrten die Artikel anbieten zu können.

Zwischenzeitlich sind Baseballkappen, Stofftaschen, Schlüsselbänder im Angebot, doch leider erst 3 Monate später als geplant, und jetzt kommt die etwas ruhigere Winterfahrzeit, in der logischerweise nicht so viel Umsatz erzielt werden kann.

Solche Erfahrungen, wie sie diese Gruppe gemacht hat, führten natürlich nicht zum Ansporn für weitere Initiativen. Es wäre wünschenswert wenn zukünftig die Entscheidungsträger in Vorstand und Geschäftsführung ihre zum Teil persönlichen Bedenken etwas zurückstellen, um so nicht die Arbeitsbereitschaft und die Freude von vielen Aktiven einzudämmen oder gar zu hindern.

## 2. Arbeitskreis 11<sup>sm</sup>

Ein weiteres Beispiel ist der Arbeitskreis für die Lok 11<sup>sm</sup>. Hier wird von einigen rührigen Mitgliedern versucht, dieses für unsere Bahn unschätzbare historische Zeitdokument wieder unter Dampf zu bekommen. Man macht sich Gedanken, entwirft Hinweise, schreibt in unserer Zeitung usw. um die Aufarbeitung zu ermöglichen.

Hier müsste der Vorstand der IBS mit der Geschäftsführung der Betriebsgesellschaft sich einigen, welche der 3 Dampflokomotiven denn für unseren Betrieb aufgearbeitet werden soll. Wenn beide dann diesen Beschluss nach außen hin gemeinsam vertreten, wird sich die Arbeitsmoral der Mitglieder bzw. auch die Unterstützung von außerhalb wieder bewegen.

### Gemeinsamkeit führt zum Erfolg

Nun sieht es so aus, als sei an allem nur der Vorstand bzw. die Geschäftsführung schuld. Nein, dem ist nicht so. Auch die Vereinsmitglieder tragen zu einem erheblichen Teil Schuld zu unserer momentanen Situation bei. Es wird von Vereinsmitgliedern öffentlich (in der Vereinszeitung) die mangelnde Unterstützung für diesen Arbeitskreis zur Aufarbeitung der 11<sup>sm</sup> beklagt. Solch ein pessimistisch formulierter Artikel ist nicht geeignet, der Sache „Dampf im Brohltal“ zu dienen.

Hier sollte ein bisschen mehr Zurückhaltung geübt werden, denn es ist unverantwortlich, wenn einer Arbeitsgruppe auf diese Weise vereinsintern und langfristig der Misserfolg prophezeit wird. Es wäre unglücklich, wenn durch solche Äußerungen das Projekt 11<sup>sm</sup> nicht zum Tragen kommt.

Wir alle haben doch noch die unvergessliche Fahrt der HSB Mallet vor Augen, als diese vor nicht allzu langer Zeit schnaufend und werbewirksam im Bahnhof Engeln einfuhr. Unsere Fahrgäste waren damals aus dem Häuschen. Fahren einige der damaligen Fahrgäste heute wieder mit, gilt die erste Frage unseren Dampfloks.

Eines gilt es jedoch zu bedenken; je länger der Dampfbetrieb im Brohltal eingestellt bleibt, um so schwieriger wird es, diesen auch wieder einzuführen.

### Warum?

Eine Reihe von unseren Mitgliedern hat vor Jahren eine Ausbildung zum Heizer gemacht mit dem Ziel, einmal selbst den Regler bedienen zu dürfen. Einige haben sogar die Dampfloksführerprüfung erfolgreich absolviert.

Hat sich für diese Vereinsmitglieder der unheimliche hohe Aufwand gelohnt? Bei einer sich weiter verzögernden Wartezeit auf den eigenen Dampfbetrieb wird die Wahrscheinlichkeit immer größer, dass es kaum noch befähigte Mitarbeiter im „Dampfbetrieb“ geben wird, die gleichzeitig diese Lokomotiven unterhalten, warten und fahren können.

Ebenso ist der Widerstand gegen den Dampfbetrieb bei einzelnen Anwohnern des Brohltales wahrscheinlich wieder gewachsen und wir werden dann evtl. mit Eingaben rechnen müssen.

Wir sollen uns auch nicht blenden lassen, wenn sich die Fahrgastzahlen in diesem Jahr wieder, Gott sei Dank, erhöht haben. Aber dies ist wohl auch vor dem Hintergrund unseres erweiterten Fahrplanes zu sehen. Die Nachfrage aber nach unseren Nikolausfahrten, bei denen über Jahre hinweg die Dampfloks zum Einsatz kamen, ist im Vergleich zu den Vorjahren geringer gewor-

den. Andererseits werden in unserem Umkreis natürlich vermehrt Advents- und Nikolausfahrten angeboten, so auf den Strecken Daun–Gerolstein, Gerolstein–Kaisersesch und im Ahrtal. Aber, hätten die Veranstalter diese Fahrten auch angeboten, wenn es sich nicht lohnen oder rechnen würde?

Selbstverständlich ist es für unseren Verein betriebswirtschaftlich günstiger, wenn wir nur mit Dieseltanktraktion fahren. Aber die Kosten des Dampfbetriebs nur vor dem wirtschaftlichen Hintergrund zu sehen, entspricht sicher nicht dem Vereinsziel. Außerdem, ist nicht auch das Bild eines fahrenden Dampffzugs werbewirksam und erhöht letztendlich wieder für unseren Verein und die Betriebsgesellschaft die Wirtschaftlichkeit?

Ein weiterer Vorteil wäre, dass die aktuelle Bilddarstellung mit unseren Dampfloks im redaktionellen Teil der Tagespresse (z.B. General Anzeiger Bonn am 02.12.2005) endlich wieder der Realität entspricht. Was würde unser unermüdliche, leider viel zu früh verstorbene Peter Bartusch auf seiner Wolke dort oben über dieses hin und her wohl sagen...?

Nochmals. Dieser Artikel soll keine Anklage gegen unseren Vorstand bzw. gegen die Geschäftsführung der Betriebsgesellschaft sein. Aber ein wenig mehr Offenheit gegenüber gut gemeinten Vorschlägen und Initiativen von Mitgliedern wäre schon wünschenswert.

Andererseits dürfen die Vereinsmitglieder nicht nachlassen, beide Gremien durch verstärktes Engagement zu unterstützen. Dass wir das können, beweist die Restaurierung des alten Gebäudeteiles auf unserem Betriebshof. Hier haben die Mitglieder hervorragende Arbeit geleistet. Warum nicht auch bei dem Projekt „Wieder Dampf im Brohltal“?

Alle, aber auch alle, müssen zum Gelingen dieses Projektes beitragen. Dann fahren wir wieder in absehbarer Zeit unter Dampf.

**Werner Meyer, Hans-Ulrich Büchting und Paul Mandt**

# Viadukt Oberzissen SANIERUNG

Das Viadukt in Oberzissen über den Quackenbach wurde 1898 mit einer Gesamtlänge von 45,00 m erbaut. Es besteht aus 3 in Reihe aus Natursteinen gemauerten Gewölbe mit je einer Stützweite von 12,50 m. Das Bauwerk befindet sich in einem Gleisbogen von 150 m mit einer Steigung in Richtung Engeln von 1:40 (2,5 Prozent).

Das Viadukt selbst ist im Grundriss als Polygonzug gebaut, dessen Knickpunkte in den Pfeilermitten

liegen und dadurch von unten gesehen fälschlicherweise als Ausbauchung gedeutet werden können.

Der 2. Pfeiler in Richtung Engeln gesehen, ist wegen des in unmittelbarer Nähe liegenden Baches, der früher frei lag, um 5,50 m tiefer gegründet als der erste Pfeiler. Die außenliegenden Widerlager sind wesentlich höher in den jeweils anschließenden Bahndamm gegründet und übertragen so den Gewölbeschub in

den Damm. Die Pfeiler wurden rundum mit Grauwacke gemauert, während der Innenraum mit nichtbrauchbaren Reststücken der Grauwacken – gemischt mit Trassmörtel – verfüllt wurde. Ebenso wurde mit den Widerlagern und Stirnmauern verfahren, während die Bögen massiv aus Grauwacke gemauert sind.

Wegen der defekten Abdichtung konnte über Jahrzehnte das Wasser in alle Bauwerksteile eindringen, und durch Frosteinwirkung drückten sich die Stirnmauern auseinander.

Die Mörtelfugen am gesamten Bauwerk wurden ausgespült und öfters mit Zementmörtel ausgebessert. Das Natursteinmauerwerk ist vielfach gerissen und löst sich am Pfeiler zur Oberzisser Seite



Rückbau der Gleise, auf dem Viadukt mit dem SKL am 2. November 2005

(Foto: Michael Haubner)

ab. Die Lebenszeit der Grauwacke, die zu den Sedimentgesteinen (Ablagerungsgestein) zählt, ist nach ca. 100 Jahren naturbedingt am Ende. Nach dem Freilegen der Widerlagerbereiche zeigte sich, dass die voll im Bahndamm trocken eingebetteten und nicht der Witterung ausgesetzten Steine keine Schäden aufwiesen.

Als Voraussetzung für die Sanierung wurde im Oktober 2005 an 2 Tagen das Viadukt vom Bewuchs rundherum befreit.

Gleich nach Ende des Saisonbetriebes am 1. November 2005 fuhr am nächsten Morgen unsere Mitarbeiter mit dem SKL „Hansemann“ zum Viadukt und konnten die Gleise auf einer Länge von 256 m am gleichen Tage – vom Bahnübergang „Hainer Weg“ (K51, km 12,420) bis fast zum Beginn der Steilstrecke (km 12,676) – plangemäß rückbauen.



Abbruch der Seitenmauern oberhalb des Gewölbes mit einem Minibagger – 8. November 2005 (Foto: Manfred Schlich)

Am selben Tag begann die Gerüstbaufirma das Viadukt einzurüsten. Danach nahm die ausführende Firma Rick aus Burgbrohl das Schotterbett im Bereich des Viaduktes auf. Die Stirnwände und der innenliegende Trog wurden

den am Widerlager Engeln beginnend in Richtung Oberzissen bis Oberkante Gewölbescheitel zurückgebaut.

Das Widerlager auf der Engeler Seite wurde freigelegt und isoliert. Danach wurde eine 20 cm dicke Stahlbetonplatte, verankert mit dem Bestand, mit aufbetonierten Höckern aufgebracht.

Aus der Ebene der Stahlbetonsohlplatte wurden in der 47. KW in die Pfeilereckbereiche je ein Kleinbohrpfahl mit einem GEWI-Stahl – Durchmesser 28 mm –, der bis ins Fundament des jeweiligen Pfeilers reicht, eingebaut.

Diese Kleinbohrpfähle stabilisieren die Pfeilereckbereiche und verhindern hier ein Versagen der Pfeiler. Die Pfeiler werden zusätzlich noch injiziert, um Risse und Hohlräume im Inneren kraftschlüssig zu schließen.



Alle Tröge sind auf dem Viadukt aufgesetzt und an den vorderen 3 Trögen ist das Gesims schon ausgeschalt. 3. Dezember 2005 (Foto: Michael Haubner)

Die hohen Stirnmauern über den Pfeilern werden mit je einem durchgehenden Einzelstabanker gegenseitig verspannt, wobei die Ankerköpfe aussen sichtbar angebracht werden sollen. Auf die Stahlbetonsohlplatte werden dann Stahlbetontrogfertigteile – je 5,00 m lang – aufgesetzt. In die Trogsohlen ragen die auf der Sohl-

platte aufbetonierten Höcker hinein, so dass die Tröge in Quer- und Längsrichtung festliegen und die aus dem Eisenbahnbetrieb einwirkenden Längs- und Querkräfte ins Viadukt sicher eingeleitet werden können.

An diese im Betonwerk vorgefertigten Tröge werden dann die Gesimse mit Randweg anbetoniert.

Das Betonieren der Gesimse konnte am Nikolaustag, dem 6. Dezember, abgeschlossen werden. Anschließend wurden die Tröge von der Innenseite her abgedichtet und mit einem Schutzbeton versehen. Hierin wird dann der Oberbau – Schotterbett mit Gleis – verlegt, so dass der Betrieb frühzeitig zu Weihnachten 2005 aufgenommen werden kann.

Erforderlich sind immer an unserer Strecke auch Begleitarbeiten gegen den Bewuchs. Durch die ausgebauten Gleise im Einschnitt vom Bahnübergang bis zum Viadukt konnte im Großeinsatz am Samstag, den 3. Dezember 2005 bis in die Dunkelheit hinein fast vollständig der üppige Bewuchs weggeschnitten werden.

Alle Mitglieder sind eingeladen, am 26. Dezember bei der Weihnachtsfahrt – als erste Fahrgastfahrt – über das teilsanierte Viadukt teilzunehmen. Im neuen Jahr werden bei entsprechender Witterung dann die oben angesprochenen Injektions- und Verankerungsarbeiten sowie die Sanierung des sichtbaren Natursteinmauerwerks ausgeführt.

**Manfred Schlich,  
Michael Haubner**



Neues Fotomotiv für die Fotografen, kein Bewuchs stört mehr die Sicht auf das Viadukt. Bauzustand am 3. Dezember 2005. (Foto Michael Haubner)

Schon für Lok 11<sup>sm</sup> gespendet?



Großeinsatz am 3. Dezember 2005. Freischnitt des Einschnittes vor dem Viadukt. (Foto: Michael Haubner)

## Jobmaschine Brohltalbahn

Landauf, landab ziehen die Schwarzmalter durch die Lande und verkünden kärgliche Zahlen und Entwicklungen von der Arbeitslosenfront. Bei den Großunternehmen ist das wohl wahr, was gesagt wird. Ob das beim Mittelstand auch der Fall ist, bleibt eine offene Frage. Jedenfalls bei der Brohltalbahn sieht die Sache ganz anders aus. Arbeit gab es bisher immer genug, und es wird zukünftig noch mehr zu tun sein, als wir schaffen können. Und das soll auch so bleiben.

Die Betriebs-GmbH hat in den letzten sieben Jahren jedes Jahr einen neuen Mitarbeiter eingestellt. Am 30. November 2005 standen elf regelmäßig Beschäftigte auf der Lohnliste. Lediglich zwei davon stehen in Teilzeit. Hinzu kommen weitere drei Kollegen als unregelmäßige Aushilfen, also insgesamt 14 Personen. Die Betriebs-GmbH besteht seit 1992, also seit 14 Jahren. Sind wir uns darüber bewusst?

Und die Arbeitsplätze bei der Brohltalbahn sind in den wenigsten Fällen einfach nur Jobs. Meist sind das echte Berufungen. Hier kann man Hobby und Drang zur Arbeit und besondere Qualifikationen wie Feinmechanikermeister, Maschinenbau-Ingenieur, Tiefbau-Ingenieur oder Betriebswirt unter einen Hut bringen. Von 14 Kollegen und Kolleginnen sind vier Nichtmitglieder. Alle anderen zeigen damit ein besonderes Interesse an unserer gemeinsamen Sache, nämlich der Erhaltung der Brohltalbahn als ganzes, nicht nur isoliert des Vulkan-Expresses. Was das im Einzelnen bedeutet, hat sich in den letzten Jahren nicht nur etwas verändert, und es wird sich weiter entwickeln.

### a) Personenverkehr:

das ist der Vulkan-Express mit hoffentlich wenigstens 70.000 Beförderungen pro Jahr.

### b) Güterverkehr:

das ist der Phonolith-Transport auf der Brohltalbahn mit ca. 15.000 t pro Jahr.

### c) Hafenverkehr:

das sind die Übergabetransporte auf Normalspur (meist Schotterverkehre) mit Weiterbeförderung auf dem DB-Netz.

### d) Normalspurgüterverkehr:

das sind die von uns organisierten Eigenverkehre, die wir z.B. zwischen Spellen und Koblenz seit 2005 mit eigenen bzw. angemieteten Fahrzeugen durchführen.

### e) Lok- und Wagengestellung:

für fremde Firmen im fremden Auftrag, z.B. im Bauzugdienst.

### f) Personalgestellung:

das ist der Verleih von ausgebildetem Personal (Lok- und Zugführer, Rangierer, Ingenieure) an fremde Auftraggeber.

Die letzten drei Aktivitäten sind im größeren Stil etwa seit 2002 dazugekommen, weil die Betriebs-GmbH die Ausbildung der Mitarbeiter kräftig forciert hat und dementsprechende Aufträge akquirieren konnte. Nur die konsequente Ausbildung in den DB-Standard lies die neuen Chancen entstehen. Diese wurden genutzt als zusätzliche Einnahmemöglichkeiten, womit wiederum neue Beschäftigungsmöglichkeiten für (Eisenbahnfreun-

de-)Personale sich ergeben haben. Der für die Brohltalbahn historisch wichtige Hafenverkehr konnte durch die, wie bei den vorgenannten Bereichen, auch mannigfachen Geschäftskontakte unseres neuen Geschäftsführers wiederbelebt werden.

Am 2. Januar 2006 wurde in der Werkstatt ein weiterer fachkundiger Kollege eingestellt, der sich verstärkt den Brohltalbahn-Fahrzeugen widmen wird. Die vielfältigen Aktivitäten werden unternommen, um speziell die Brohltalbahn und den Vulkan-Express auf wirtschaftlich gesunde Beine zu stellen. Der Vulkan-Express läuft überwiegend nur im Sommerhalbjahr. Das Personal jedoch wird das ganze Jahr über durchgehend beschäftigt, denn qualifizierte Mitarbeiter sollte man nicht entlassen. Mit den zusätzlichen Einsatzmöglichkeiten ergibt sich eine sinnvolle Arbeitsmöglichkeit über das ganze Jahr für alle Mitarbeiter der Betriebs-GmbH. Dies strahlt auch auf die ca. 50 Aktiven der IBS aus, die sich ehrenamtlich in die Brohltalbahn einbringen. Mit den verbesserten Einnahmen stehen auch mehr finanzielle Mittel zur Verfügung.

**Michael Baaden**

## WAS SONST NOCH GESCHAH: IN WORT UND BILD



**Motorausbau an der Diesellok D 5** am 18. Oktober 2005. Zum Einbau der speziell angefertigten Motorenlager war der Ausbau des Motors notwendig geworden.

(Foto: Stefan Raab)



**Dampf-Besuch in Brohl:** P 8 der DGEG bei einem Zwischenhalt in Brohl am 15. Oktober 2005. Die Maschine hatte im Gleisdreieck in Koblenz gedreht, um zu ihrem Zug, der zwischenzeitlich im Ahrtal unterwegs war, zurückzukehren. Um die Brohltalbahn-Personale kurz zu begrüßen, hatte man den Halt kurzerhand eingelegt (Foto: Stefan Raab)



## 125 Jahre Ahrtalbahn

Seit dem 18. September 1880, also seit 125 Jahren, erschließt eine normalspurige Eisenbahn das fast parallel zum Brohltal verlaufende Ahrtal von Remagen bis Ahrweiler. Der Abschnitt von Ahrweiler bis Altenahr wurde am 1. Dezember 1886 eröffnet und das Reststück bis Adenau am 15. Juli 1888. Ironie des Schicksals ist die Tatsache, dass der Personenverkehr auf der zuletzt eröffneten Strecke von Kreuzberg nach Adenau bereits am 02.06.1985 wieder stillgelegt wurde, so gesehen war die Feier am 18. September 2005 zum 125-jährigen Bestehen des Abschnittes Remagen–Ahrweiler auch gleichzeitig ein Rückblick auf 20 Jahre Adenau ohne Schienenanschluss.



Auch Ihre Majestät wartet in Remagen auf den Dampfsonderzug, der sie und andere geladene Gäste zur Festveranstaltung nach Bad Neuenahr bringen soll.

(Foto: Karsten Friedrichs)

Dessen ungeachtet bleibt festzuhalten, dass in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, um auf dem Reststück Remagen-Kreuzberg einen attraktiven ÖPNV zu realisieren.

Umfangreiche Gleisbaumaßnahmen, die Einführung der „Talent“-



Die Führerstandsmitfahrten auf unserer V 60 573 zwischen dem Bahnhof Bad Neuenahr und dem Werksanschluss Apollinaris erfreuten sich regen Zuspruchs. Die Lokführer Joachim Hillenbrand und Harald Zimmer hatten immer „volles Haus“ mit meist jungen, wissbegierigen Eisenbahnfans.

(Foto: Karsten Friedrichs)

Triebwagen ab November 2000, die Durchbindung nach Bonn Hbf und gut ausgelastete Züge sind dafür ein Beweis.

Bei der Festveranstaltung im Bahnhof Bad Neuenahr wurde dieses Engagement von DB, Land, Kreis und VRM in den Ansprachen

der zahlreichen Redner auch entsprechend gewürdigt.

Leider hat dieser verdichtete Taktverkehr dazu geführt, dass der Verkehr mit Sonderzügen nur noch sehr eingeschränkt durchgeführt werden kann. Die mehrmals täglich verkehrenden Nostalgiedampfzüge



Neben vielen anderen Ausstellern war auch die IBS mit ihrem Stand auf dem Bahnsteig in Bad Neuenahr u.a. mit Michael (links) und Tobias Baaden vertreten.

(Foto: Karsten Friedrichs)

im Ahrtal, wie sie vor allem an den Herbstwochenenden in den Jahren 1997-1999 für Aufsehen sorgten, sind Vergangenheit.

Um so erfreulicher ist die Tatsache, dass wenigstens ab und zu, wie auch bei dieser Veranstaltung, ein Dampfzug das Ahrtal besucht.

**Karsten Friedrichs**



Der Dampfzug mit 01 118 zurück in Remagen. Von Kreuzberg ging es nur mit dem Tender voraus. Vielleicht gibt es ja eines Tages wieder eine funktionsfähige Drehscheibe in Kreuzberg. .  
(Foto: Karsten Friedrichs)

Die Berner-Oberland-Bahn ist den meisten IBS-Mitgliedern ein Begriff, sind doch mittlerweile drei Reisezugwagen und ein Gepäckwagen von der BOB im Brohltal anzutreffen. Zwei weitere Personenzugwagen aus dem Berner Oberland werden in naher Zukunft ebenfalls zur Freude der Reisenden den Komfort unserer Züge weiter verbessern.

Wer einmal die herrliche Landschaft, beherrscht von Eiger, Mönch und Jungfrau besucht hat weiß, dass die Berner-Oberland-Bahn von Interlaken-Ost nach Grindelwald bzw. Lauterbrunnen ein wichtiger und von Touristenströmen stark frequentierter Verkehrsträger ist. In Wilderswil, dem nächsten großen Bahnhof hinter Interlaken-Ost, zweigt eine 800mm-Zahnradbahn ab, die auf die Schynige Platte, einem großartigen Aussichtspunkt auf die Viertausender führt.

Die Bahn, welche von 584 m ü. M. auf 1967 m ü. M. mit einer Steigung von bis zu 250 Promille hinaufklettert, wurde 1893 in Betrieb genommen. Sie verkehrt nur in den

# Reisetipp

## Die Schynige Platte-Bahn



Triebwagen ABeh 4/4 306 der BOB mit Zugteil nach Lauterbrunnen im Bahnhof Wilderswil.  
(Foto: Karsten Friedrichs)



Lok He 2/2 Nr. 19 „Flühblume“  
(Foto: Karsten Friedrichs)



Im Depot Wilderswil der Schynige-Platte-Bahn  
(Foto: Karsten Friedrichs)

Sommermonaten. Die spektakuläre Fahrt führt auf einer Strecke von 7,2 km, die komplett mit der Riggenbachschen Zahnstange versehen ist, durch vier Tunnels und über zehn Brücken und wurde zunächst mit Dampflokomotiven durchgeführt. Seit 1914 wird elektrisch gefahren.

Die damals angeschafften Lokomotiven vom Typ He 2/2 stehen noch heute im Dienst und bilden zusammen mit jeweils zwei Vorstellwagen einen Zug. Insgesamt stehen heute 10 Lokomotiven und 22 Wagen zur Verfügung. Bei schönem Wetter ist eine Fahrt mit dieser reizvollen Bahn ein eindrucksvolles Erlebnis.



Lok He 2/2 Nr. 20 „Edelweiss“ in Wilderswil.  
(Foto: Karsten Friedrichs)

Am 22. August 2005 gingen in weiten Teilen der Schweiz und auch im Berner Oberland heftige Regenfälle nieder, welche durch Überschwemmungen und Erdbeben viele Eisenbahnstrecken unpassierbar machten.

Besonders hart betroffen waren die Berner-Oberland-Bahn und die Schynige-Platte-Bahn. Die Aufräum- und Instandsetzungsarbeiten der Schienenwege dauerten teilweise mehrere Wochen.

Davon betroffen waren auch die für die Brohltalbahn vorgesehenen BOB-Wagen AB 206 und B 233, welche zum Glück nur mit den Drehgestellen im Wasser standen. Die Wagenkästen blieben weitgehend verschont.

**Karsten Friedrichs**



Ausweichstelle Rotenegg. Für einen reibungslosen Verkehr sorgen unterwegs zwei Ausweichstellen. Die Gleislängen sind so ausgelegt, dass bis zu drei Züge hintereinander kreuzen können.  
(Foto: Karsten Friedrichs)



Lok He 2/2 Nr. 19 ist bereit für die Talfahrt.

(Foto: Karsten Friedrichs)