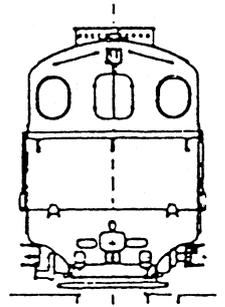


Die Brohltalbahn

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

*19. Jahrgang
II/2006*



50 Jahre VT 30



Der Dieseltriebwagen VT 30 zieht seit 1989
den Vulkan-Express von Brohl hinauf nach Engeln
– die Güterzüge nach Brenk und zurück –
durch das schöne 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
Michael Haubner, Koblenz
K. Jäger
Jürgen Langen, Bonn
Paul Mandt, Bornheim-Merten
Stefan Raab, Weißenthurm
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
Kartäuserhof 17 · 50678 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 31.01.2006.
Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang
Juli 2006 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn“ III/2006 ist der 30. April 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.

Titelfoto: VT 30 mit dem Vulkan-Expreß bei der Einfahrt
in den Bahnhof Niederzissen. Er überfährt gerade die
vorsorglich eingebaute Weiche zur vorgesehenen
Abzweigung auf ein zweites Bahnhofsgleis.

(Foto: Michael Baaden)

INHALT:

Impressum	2
50 Jahre VT 30	3
Junglok erworben; Winterfahrten mit der Brohltalbahn	5
Bericht des Schatzmeisters, Neue Souvenirartikel	6
Neue Personenwagen bei der Brohltalbahn	7
D5, mit großen Schritten voran – Teil 5	8
Neuer Mitarbeiter: Helmut Hombach; Altes Meisterbüro in neuem Glanz	10
Die Firma braucht Platz	11

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

- 14.04. Karfreitag – **Saisonstart**
16. + 17.04. **Ostereierfahrten** mit dem Vulkan-Expreß
- 29.04. **Früh-Kölsch-Fahrt:**
14:10 Uhr ab Brohl/Rh. nach Engeln;
anschliessend im Lokschuppen „en ne Kölsche Ovend“.
- 20.05. **Raubritterfahrt:**
19:00 Uhr ab Brohl/Rh. nach Oberzissen;
mit Busfahrt zur Olbrücker Kastelanei.
Dort Grillschmaus mit Unterhaltung.
Um Mitternacht Fackelzug zum Bus.
Gegen 1:30 Uhr in Brohl.
- 28.05. **Dixiland-Fahrt:**
9:30 Uhr ab Brohl/Rh. nach Engeln; in der
Royal's Vulkan-Stube begleitet Sie Banjo-
Pit's Dixie Crew beim rustikalen Buffet.
Rückfahrt 16:30 Uhr.
10. + 11.06. **Europäisches Museumsbahnwochenende:**
Kinder und Jugendliche haben freie Fahrt
auf der Brohltalbahn.
- 11.06. **Drei-Quellen-Fahrt:**
9:30 Uhr ab Brohl/Rh.; Wanderung zu
3 Mineralquellen ab Haltepunkt Schwep-
penburg mit Verpflegung in Burgbrohl;
anschl. Fahrt nach Engeln. Rückkunft:
17:45 Uhr in Brohl.
- 17.06. **Hüttenabendfahrt:**
19:00 Uhr ab Brohl/Rh. zum geselligen
Hüttenabend im Bahnhof Engeln mit den
Eifeldorf-Musikanten. Rückkunft in Brohl:
1:30 Uhr.



VT 30

Mit dem Stichtag, 9. Mai 1956, dem Abnahmedatum der Erstzulassung, steht der Triebwagen T 30 (Fuchs Fabrik Nr. 9053) seit nunmehr 50 Jahren im planmäßigen Betriebseinsatz auf deutschen Schmalspurstrecken.

Dieses Jubiläum soll Anlaß sein, den bisherigen Lebenslauf von T 30 und seinem Schwesterfahrzeug T 31 zu skizzieren.

Um die drohende Stilllegung der Härtsfeldbahn Aalen-Dillingen abzuwenden, entschloß sich die WN (Württembergische Nebenbahnen AG) zu einer grundlegenden Modernisierung.

Neben umfangreichen Gleisbauarbeiten wurde auch der komplette Fahrzeugpark von Dampflokomotiv- auf Dieseltriebwagenbetrieb umgestellt.

Die topographischen Gegebenheiten, mit dem Alaufstieg bei Aalen, stellten besondere Anforderungen an den Bahnbetrieb.

Bei einer maximalen Steigung von 1:36 und Kurvenradien von minimal 80 m mußte ein Höhenunterschied von 220 Metern überwunden werden.

Mit der Entwicklung der Schwertriebwagen T 30/T 31 hat die Firma Fuchs in Heidelberg ein Universalfahrzeug geschaffen, das alle Anforderungen an den Bahnbetrieb der Härtsfeldbahn abdecken konnte.

Die beiden Fahrzeuge hatten eine Leistung von 4x150 PS, bei einem

Gesamtgewicht von 41,8 Tonnen. Die Wagenkastenlänge betrug 16,6 m, die Breite 2,8 m. Es standen 43 Sitzplätze und ein Gepäckabteil von 11qm zur Verfügung.

Damit waren die Triebwagen sowohl im Güterverkehr mit Rollböcken bis 300 t, als auch im Personenverkehr, als Solotriebwagen mit



Dieseltriebwagen VT 30 auf einer seiner ersten Fahrten mit dem Vulkan-Express durch das Brohltal im Jahr 1989 (Foto: Andreas Wildeman)

Gepäckbeförderung und mit Beiwagen im Berufs- und Schülerverkehr einsetzbar.

Durch den Einbau von vier Unterflurmotoren der Firma Büsing steht der komplette Innenraum für Fahrgäste, Gepäck und Expressgut zur Verfügung. Die installierte Leistung von 600 PS konnte nur mit vier Antriebsanlagen bewerkstelligt werden, da Unterflurmotoren mit höherer Leistung zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung standen.

Es ergibt sich jedoch auch die Möglichkeit, die vier von einander unabhängigen Antriebsanlagen je nach Bedarf zu- oder abzuschalten.

Durch die beengten Platzverhältnisse mußten die Drehgestelle sehr weit nach Außen angeordnet werden, so daß sie über die Wagenkastenenden hinausragen. Dieser Umstand und die für den Rollböckbetrieb hoch angesetzten Normalspurpuffer verleihen den Triebwagen ein unverwechselbares, bulliges Aussehen und dokumentieren damit ihren Anspruch, die längsten und stärksten Schmalspurtriebwagen in Deutschland zu sein.

Der T 31 wurde am 29.3.1956 ausgeliefert, der T 30 folgte am 9.5.1956.

Nach den erforderlichen Probe- und Zulassungsfahrten wurden beide Triebwagen ab dem 3.6.1956 im Plandienst eingesetzt.

Bei einem folgenschweren Zusammenstoß beider Fahrzeuge am 1.5.1964, waren T 30 und T 31 für längere Zeit nicht einsetzbar. Die Härtsfeldbahn hatte nur noch einen kleinen Triebwagen, den T 33, der

für den planmäßigen Betrieb nicht ausreichte.

Die WN mietet deshalb bei der WEG den T 37 an, der kurz zuvor von der still gelegten Südharzeisenbahn gekauft worden war und für die Strecke Amstetten-Laichingen bestimmt war.

Der T 31 stand am 24.5.1965 wieder zur Verfügung, der T 30 dagegen erst am 10.11.1966.

Obwohl nun wieder die beiden Schwertriebwagen in Betrieb waren, verblieb der T 37 weiterhin bei der Härtsfeldbahn. Er wurde auf Grund seiner 70 Sitzplätze bevorzugt im Sonntagsverkehr eingesetzt, oder er verkehrte auf dem topogra-

phisch nicht so anspruchsvollen Streckenabschnitt zwischen Neresheim und Dillingen.

Mit dem Ende der Härtsfeldbahn am 30.9.1972 kamen der T 33 und der T 37 zur WEG nach Laichingen, T 30 und T 31 wurden in Neresheim hinterstellt. Erst 1976 kamen auch sie nach Laichingen. Der T 30 wurde nach einer Aufarbeitung in den Plandienst übernommen, der T 31 blieb abgestellt.

Anfang 1980 wurde die Strecke Amstetten-Laichingen grundlegend saniert und der T 31 bekam eine Vollaufarbeitung mit Neulackierung in den Farben Orange, Weiß, Blau. Er ging am 25.05.1981 in Betrieb.

Der T 30 wurde 1983 ebenfalls einer Vollaufarbeitung unterzogen und kam mit gleicher Lackierung im Januar 1984 wieder zum Einsatz.

Somit waren wieder die drei VT's T 30, T 31 und T 37 gemeinsam im Plandienst zu bewundern. Auch auf der Laichinger Bahn konnten die universell verwendbaren Triebwagen wirtschaftlich im Güter- und Personenzugdienst – vielfach auch als GmP's – eingesetzt werden.

Eine baldige Stilllegung der Strecke zum 30.08.1985 konnten sie dennoch nicht verhindern; der Wegfall der Gasölbetriebshilfe brach der gerade erst renovierten Strecke das Genick.

Der T 31 gelangte 1986 über die Firma NEWAG nach Malaysia; eine dortige Gleisbaufirma nutzte ihn als Werkstattwagen. Eine letzte Sichtmeldung stammt aus dem Jahre 2003, sein zeitnahe Status ist unbekannt.

Der T 37 ging 1987 zurück ins Härtsfeld, wo die Härtsfeld-Museumsbahn gegründet wurde und ein Wiederaufbau eines Streckenteilstückes für einen Museumsbetrieb vorangetrieben wird. Er trifft hier wieder auf den T 33, der 1984 auf Umwegen dorthin kam und auf die Dampflokomotiven 11 und 12, die seinerzeit durch die VT's 30 und 31 abgelöst wurden.

Der T 30 kam als Ersatzteilspender zur WEG-Hauptwerkstatt nach Neuffen. Im Mai 1989 kaufte die BEG auf Vermittlung durch die IBS den Triebwagen von einem Zwischenhändler, der kurz zuvor eine Option auf das Fahrzeug erhalten hatte.

Am 23. 05.1989 traf der T 30 in Brohl ein. Er war äußerlich unansehnlich, ohne Sitzmöbel, mit zer-

VT 53 hier nicht eingesetzt werden. Erst 1999, als nach vierjährigem Unterbruch der Güterverkehr wieder aufgenommen wurde, konnte nun auch der Triebwagen – zwischenzeitlich auf VT 30 wieder umbenannt – mit den druckluftgebremsten Containerwagen eingesetzt werden.

Im Herbst 1995 erlitt der T 30 einen schweren Unfall durch Zu-



VT 30 in der Betriebswerkstatt Brohl aufgebockt zur Begutachtung der Unfallschäden. Zur Behebung der Schäden und anschließenden Hauptuntersuchung wurde er dann per Bahn zur Betriebswerkstatt der Teutoburger Wald-Eisenbahn verbracht. (Foto: Andreas Wildeman)

schlagenen Armaturen und Fensterscheiben, technisch jedoch in einem guten Zustand.

Am 08. und 15. 07.1989 konnten erste Probe- und Profilmessfahrten erfolgreich durchgeführt werden und zum Bahnfest am 30.09.1989 ging der T 30 als VT 53 bei der BEG wieder in Betrieb. Im Winter desselben Jahres bespannte er die ersten Nikolauszüge nach Oberzissen.

Nach dem Umbau der Bremsanlagen auf Knorr KE-P-Bremse war der Triebwagen auch auf der Steilstrecke voll einsetzbar und entlastet die Diesellokomotiven D 1 - D 3 im immer stärker wachsenden Ausflugsverkehr.

Da der Güterverkehr nur mit vakuumgebremsten Güterwagen durchgeführt wurde, konnte der

sammenstoß mit einem BEG-Liniensbus an einem ampelgesicherten BÜ, der Triebwagen fiel dadurch fast ein Jahr aus. Am 26.08.1996 wurde die Unfallreparatur mit einer Hauptuntersuchung abgeschlossen und das Fahrzeug verrichtet seither sehr zuverlässig seinen Dienst.

Seit der Wiederaufnahme des Güterverkehrs im Winter 1999 trägt der VT 30 die Hauptlast des Bahnbetriebes auf der Brohltal-Schmalspureisenbahn; das hat – besonders in den letzten Jahren – seine Spuren hinterlassen. Mit der vorgesehenen Inbetriebnahme der Lok D 5 wird der Triebwagen einer umfassenden Aufarbeitung unterzogen werden, um ihn für die dann kommenden Einsatzjahre wieder fit zu machen.

Andreas Wildeman

Junge Jung-Lok erworben

In Eisenbahnwerkstätten und auch bei Streckenarbeiten fällt viel Altmetall an. Daher pflegt auch die Brohltalbahn Kontakte zu örtlichen Altmetallhändlern.



Abladen und Aufsetzen der Lok auf einen Rollwagen mit Normalspur im Umladebahnhof Brohl am 14.12.05 (Foto: Stefan Raab)

Mitte 2005 wurden wir von einem derer gefragt, ob wir Verwendung für eine kleine Rangiermaschine hätten, welcher andernfalls die Verschrottung drohe. Zwar bestand zunächst kein Bedarf an einer regelspurigen Rangierlokomotive, aber die Neugierde ließ dennoch einen Besichtigungstermin zustande kommen. Zumal die kleine Lok in Bendorf gerade mal 15 Autominuten entfernt stand. Die Maschine zeigte sich zwar in leicht verblasstem, technisch aber in einwandfreiem Zustand. An die Bonner Zementwerke war die Maschine 1972 von den Jung-Werken in Jungenthal geliefert worden und fand später ihr Betätigungsfeld als Reservelokomotive bei den Dyckerhoff-Zementwerken in Neuwied.

Der Altmetallhändler hatte die zweiachsige Lokomotive, welche nur für den Einsatz auf Anschlussbahnen zugelassen ist, bereits im Internet bei e-bay versteigern wollen, war sie dort aber nicht losgeworden. Nunmehr wollte man die Maschine aber unbedingt abgeben.

Da derzeit zwischen unserer Betriebs-GmbH und Industriebetrieben Gespräche bezüglich der Übernahme von Rangierleistungen auf deren Anschlussgleisen stattfinden, übernahm man die Lok zu einem Preis, welcher dem Schrottwert nahe lag.

Mitte Dezember 2005 überführte die Fa. Hack die Lokomotive auf einem Straßentiefelader (das Anschlussgleis des Altmetallhändlers ist nur noch schwerlich zugänglich) nach Brohl. Dort wurde die kleine Lok zunächst auf einen Rollwagen geladen und zum Betriebswerksgebäude gebracht. Bei Bedarf soll die



Junglok in Wartestellung vor dem Betriebswerksgebäude am 13.02.06 (Foto: Andreas Wildeman)

Maschine einer Untersuchung nach BOA unterzogen und zum zukünftigen Verwendungsort gebracht werden. Gegebenenfalls ist auch ein Einsatz im Hafen Brohl zum Rangieren der Schüttgutwaggons denkbar.

Stefan Raab

Alle bisherigen Winterfahrten im Januar und Februar fanden bei schönem, klaren und kalten Wetter statt. Viele Fahrgäste genießen bei Tempo 20 km/h und beim Genuss von Glühwein, Punsch oder Kaffee den Blick aus den Waggonen in die Winterlandschaft und sind begeistert über die Aussichten.

Ein besonderes Gefühl von Eisenbahnromantik kommt auf, wenn der Zug zwischen Brenk und Engeln stoppt und der Zugführer bekannt gibt, dass erst einmal Schnee weggeräumt werden müsse, damit der Zug weiterfahren kann. So geschahen am 11.1.2006 Uhr.

Das Zugpersonal hat kräftig in die Hände gespuckt und das Gleis freigeräumt, sehr zur Freude der Fahrgäste. Mit nur wenigen Minuten Verspätung kam der Zug schließlich in Engeln an.

Weitere Besonderheit der Winterfahrten sind die geführten Wanderungen, entweder von Oberzissen zum Rodder Maar oder von Engeln nach Oberzissen, die auch an schönen Aussichtspunkten mit herrlichen Blicken ins Brohltal, auf den Bausenberg und die Burg Olbrück, vorbeiführen

In Oberzissen angekommen, unternimmt die Wandergruppe noch einen Abstecher zum Sauerbrunnen mit Verkostung. Viele Fahrgäste staunen nicht schlecht über das Mineralwasser zum Nulltarif.

Das Brohltal im Winter ist schon ein besonderes Erlebnis, auch für das Zugpersonal.

Aus den Reaktionen der Fahrgäste war zu entnehmen, dass allesamt zufrieden waren und zugesagt haben, wiederzukommen.

Paul Mandt

Winterfahrten im Brohltal

Eine Reise durch das Brohltal lohnt sich immer. Eine Reise im Winter mit der Eisenbahn durch die verschneite Landschaft ist schon

was Außergewöhnliches, besonders dann, wenn sich der Winter von seiner schönsten Seite zeigt.



Vulkan-Expreß im Schnee

(Foto: Joachim Jakobowski)

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

Almuth Turkowski, Leverkusen
Thomas Turkowski, Leverkusen
Jan Turkowski, Leverkusen
Max Turkowski, Leverkusen
Achim Wachtveitl, Brohl-Lützing
Helmuth Hombach, Würzburg
Manfred Hirzmann, Unkel-Heister

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

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bis zum 31.01.2006 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

31.985,- €

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

Hier nun alle Spender bis zum 31.01.2006:

Hans-Josef Merzbach, Bonn
Johann Lippl, Köln
Corus Aluminium Voerde GmbH
Jürgen Langen, Bonn
Michael Wildt, Münster
Erwin Schneider, Michelbach
Hans Kupka, Schalkenbach
Rolf Sonnenberg, Koblenz
Ernst Krusemarck, Troisdorf
Jürgen Burkard, Heimersheim

Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH, Niederzissen
Michael Baaden, Ransbach-Bmb.

Rolf-Friedrich Kleine, Bonn
Herbert Mosen GmbH, Brohl-Lützing
Hans-Josef Karst, Bad Breisig
Dr. Ulrich Hauth, Koblenz
Anton Lankes, Bonn
Gregor Deninger, Wiesbaden
Peter Gasper GmbH, Oberzissen
Gernot Kallweit, Vallendar
Klaus Schmidt, Troisdorf
Michael Haubner, Koblenz
Wolfgang Schmitz, Bad Honnef
Dieter Schürmann, Burgbrohl
Bitburger Bier-GmbH, Köln
Hotel Burgklause, Nickenich
Rhodus Mineralquellen und Getränke GmbH & Co. KG, Burgbrohl
Guido Walter, Kottenheim
Robert Bläser, Kempenich-Engeln

Wie Sie eben gelesen haben, hat das Spendenbarometer einen erfreulichen Sprung nach oben gemacht. Dafür einen großen Dank an alle Spender.

Dies soll uns aber nicht darüber hinwegtäuschen, das zum Erreichen des Spendenziels noch viel zu tun ist. Daher an Sie der erneute Aufruf: Spenden Sie für die betriebsfähige Aufarbeitung der Mallet-Dampflok 11sm!

Mitgliederbewegung 2005:

Neueintritte	18 Personen
Austritte	10 Personen
Verstorben:	1 Person
Streichungen:	2 Personen
Stand 1.1.06	298 Personen

Mit Stand vom 31.01.2006 hat der Verein 301 Mitglieder.

Tobias Baaden

Neue Souvenirartikel im Verkauf

Seit Ende Oktober bzw. November hat die IBS neue Souvenirartikel im Angebot. Im Bahnhof Brohl und im Vulkan-Expres werden Baseball-Caps, Schlüsselbänder und Baumwolltaschen verkauft.

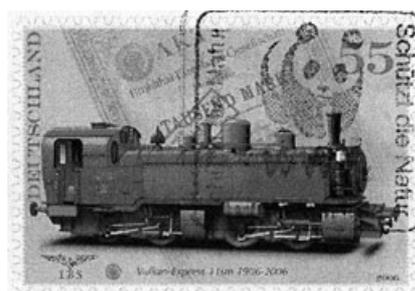
Die naturbraun gehaltenen Baumwolltaschen sind groß und farbig mit dem bekannten Vulkan-Expres-Logo bedruckt. Sie kosten 2,- € das Stück, im Verkauf sind Taschen mit kurzem und langem Tragegriff.

Nachdem in den letzten Jahren Schlüsselbänder immer beliebter geworden sind, hat nun auch die Brohltalbahn diese im Angebot. Bei uns sind die breiten Bänder in grün gehalten. Darauf prangt in rot und gelb der Schriftzug **www.VULKAN-EXPRESS.de** (Schriftart wie im Logo). Der Verkaufspreis beträgt 2,50 €.

Mit dem beim Schlüsselband verwendeten Schriftzug sind auch die neudeutsch „Baseball-Caps“ genannten Mützen bedruckt. Darüber prangt aber noch zusätzlich das BE-Flügelrad. Angeboten werden diese „Caps“ in grüner und schwarzer Farbe. Der Verkaufspreis beträgt 4,50 €, für Vereinsmitglieder nur 3,50 €.

Wenn Sie gerne etwas erwerben möchten, aber leider nicht zu uns nach Brohl kommen können, melden Sie sich bitte einfach bei unserer Geschäftsstelle. Diese wird Ihnen gerne die gewünschten Produkte zukommen lassen.

Tobias Baaden



Sehr geehrter Herr Wildeman, wenn es schon keine Sondermarke von 11sm gibt, dann müssen wir sie halt selbst machen. Ist vielleicht ein netter „Gag“ für Ihre Zeitschrift.

Mit freudlichem Gruß

Jürgen Langen, Bonn

Neue Personenwagen bei der Brohltalbahn – nächster Teil –

Schon oft wurde unter diesem Titel verkündet, dass weitere Personenwagen für die Brohltalbahn gekauft wurden. So auch dieses Mal. Im Dezember 2005 hat die IBS von der Berner Oberland-Bahnen AG zwei weitere Fahrzeuge erworben. Es handelt sich dabei um die Wagen B 233 und AB 206. Dies sind ein Wagen 2. Klasse und ein Wagen mit 1. und 2. Klasse. Sie entsprechen im Bautyp den schon bei uns vorhandenen Fahrzeugen der BOB. Bei der Brohltalbahn werden diese die neuen Nummern 33 (ex B 233) und 39 (ex AB 206) tragen.

Der Zustand der beiden Wagen ist recht gut, beim AB 39 bedarf allerdings die Inneneinrichtung aufgrund verschlissenen Zustandes einer Renovierung. Außerdem fehlen in jeder Wagenklasse ein(e) Sitz/Sitzbank, welche wohl in Interlaken einen „anderen Abnehmer“ fanden.

Die fehlenden Sitze müssen nun nachgebaut werden, was gerade beim 1. Klasse Polsterstuhl recht aufwendig werden dürfte.

Dagegen sieht der B 33 deutlich besser aus. Dort wurde allerdings nachträglich an jedem Wagenende ein Skiabteil eingebaut. Zudem wurden die Sitzflächen leicht gepolstert. Außen haben beide Fahrzeuge die alte braun-beige Lackierung. Leider standen beide Wagen im Sommer 2005 bei der Hochwasserkatastrophe in den Alpen in Interlaken bis zur Wagenunterkante

im Wasser, wobei insbesondere die Achslager gelitten haben.

Am 06.12.2005 begaben sich Dieter Hettler und der Autor mit dem Zug zur Berner Oberland-Bahn, um dort die Fahrzeuge im Empfang zu nehmen und zu verladen. Am nächsten Morgen wurden wir von Herrn Winkler (Leiter Fahrzeugwerkstätte Zweilütschinen) in Interlaken freundlich begrüßt und gelangten mit ihm zur Verladerrampe. Dort standen unsere beiden



Die beiden Fahrzeuge B 233 und AB 206 sind fertig verladen und warten auf ihren Transport nach Tschechien. (Foto: Dieter Hettler)

Neuerwerbungen schon bereit und wir hatten die Gelegenheit zu einer Besichtigung. Netterweise hat die BOB uns noch einige Tischhalter und Sitzgestellteile 2. Klasse mitgegeben, die wir gut gebrauchen können – wäre eine evtl. Neuanfertigung doch nicht gerade günstig.

Außerdem waren, wie abgesprochen, noch neue Achslager beigelegt worden, um die durch das Hochwasser unbrauchbar gewordenen alten ersetzen zu können. Mit der Mannschaft der BOB ging die Verladung zügig von statten, so dass diese zeitig beendet war.

Mit den neuen Niederflur-Personenwagen ging es dann nach Zweilütschinen in die Fahrzeugwerkstatt, wo wir mit Herrn Winkler Zeich-

nungen für den Nachbau der Sitzgestelle herausuchten.

Anschließend bekamen wir im Rahmen eines Werkstatttrundgangs noch Polsterstoff sowie Armlehnen für den fehlenden 1. Klasse-Sitz mitgegeben.

Den restlichen Nachmittag nutzten wir noch zur Fahrt über die herrlichen Bahnstrecken der BOB, wobei die Strecke von Zweilütschinen nach Grindelwald erst wenige

Tage vorher nach Beseitigung der schweren Hochwasserschäden wieder in Betrieb gegangen war. Tags drauf stand die Rückfahrt auf dem Programm. Hiermit nochmals herzlichen Dank an die BOB und Herrn Winkler für die freundliche und zuvorkommende Behandlung.

Versendet hat die IBS die Wagen nicht nach Brohl, sondern zur Firma MOVO nach Pilsen in Tschechien. Dort wurden die Drehgestelle sofort in Angriff genommen, um weitere Korrosionsschäden zu vermeiden.

Nach dem Abschluss der Arbeiten am momentan auch in Pilsen befindlichen Wagen B 35 Anfang März werden auch die neuen Fahrzeuge in Angriff genommen, zunächst der B 33. Mit den anderen Wagen gleicher Bauart zusammen, werden wir dann eine schöne und praktische Zuggarnitur auf der Brohltalbahn im Einsatz haben.

Tobias Baaden



D 5, mit großen Schritten voran

oder

Neue Diesellok für die Brohltalbahn – Teil 5

Seit dem 16.01.2006 funktioniert die neue Werkstattheizung endlich. Die Mitarbeiter nahmen das sehr erfreut auf: „Jetzt kann man wieder ordentlich arbeiten, jetzt macht es wieder Spaß!“. Schließlich musste es mit den vielen Arbeiten unbedingt weitergehen, denn seit Ende November hat Lok D 1 Fristablauf (*Anm.: D 3 ist bereits seit 1999 wegen verschiedener Schäden abgestellt. Unter anderem zeigt das Getriebe ein ähnliches Verhalten wie bei D 2 im letzten Jahr.*)

Unser VT 30 wird im Mai 2006 50 Jahre alt, die Diesellokomotiven haben 40 Jahre auf dem Buckel. Da kann schon mal mehr passieren, wie wir das bei D 2 seit Ende 2004 und im letzten Jahr teuer und langwierig erlebt haben. Alles gute Gründe, die D 5 zum Saisonbeginn 2006 als dritte Lok der Brohltalbahn endlich in Betrieb zu nehmen. Mit nur zwei einsatzfähigen Triebfahrzeugen gehen wir schon ein ziemlich großes Risiko ein, das wir uns nach den Erfahrungen des letzten Jahres nicht nochmals erlauben wollen.

Ohne Heizung in der Fahrzeugwerkstatt ließ sich aber vieles in dieser kalten Jahreszeit nicht machen. Nachdem der Einbau der neuen Heizungsanlage durch den Eigentümer der Gebäude, die Brohltal-Eisenbahn-GmbH, bereits seit Mitte 2005 beauftragt war, bequeme sich die ausführende Firma erst im Dezember 2005 dazu, mit den Einbauarbeiten zu beginnen. Die vorhandene alte Anlage musste dafür stillgelegt werden, so dass über mehrere Wochen die Fahrzeugwerkstatt nicht geheizt werden konnte. Über die Qualität der planenden als auch der ausführenden Firmen kann man nur den Kopf schütteln. Es ist schon ein schönes Gefühl, mit bloßen Fingern, weil mit Handschuhen das

notwendige Fingerspitzengefühl verloren geht, bei einer Temperatur von 2 Grad (plus) Feinarbeiten an einer Lok durchzuführen. Inzwischen ist das aber Vergangenheit, und das Arbeiten macht bei angenehmer Temperatur wieder Freude.

Die Geschichte der D 5 und die Tätigkeiten an der Lok sind in den IBS-Kurieren IV/1997, III/1998, III/1999 und IV/1999 ausführlich beschrieben, in II/2002 waren noch zwei Fotos über die Fortschritte am Aufbau zu sehen und schließlich gab es einen Sachstand in III/2004. Und dann wurde es ziemlich ruhig um die Lok, ganz einfach, weil die Arbeiten an den Betriebslokomotiven vorgingen. Getan hat sich aber doch allerhand in der Stille!

So wurden neue abnehmbare Handstangen an den Führerhäusern angebracht, die Türen und Schlösser überholt, je Führerhaus vier neue Dachlüfter in Feinarbeit neu gebaut, eine neue Regenrinne ringsum und neue Stirnscheinwerfer-Gehäuse angeschweißt. Durch Frontblenden von ausgemusterten DB V 160/216-Dieselloks hat die D 5 inzwischen ein völlig neues Gesicht bekommen, in Eisenbahnfreundekreisen wird inzwischen schon von einer „Schmalspur-V 160“ geschwärmt. Schließ-

lich wurden Fensterrahmen und Lüftungseinsätze überholt, die Führerhausheizungen und /-tische mit Fahrschalter und Bedienelementen überarbeitet, die Führerräume isoliert und die Wände mit neuem Lochblech verkleidet. Auf der Maschinenseite wurde die gesamte Kraftstoffanlage durchgearbeitet und schadhafte Teile instand gesetzt. Zusätzlich wurde eine elektrische Schmierölvorpumpe eingebaut, damit künftig der Startvorgang materialschonend und direkt vom Führerstand aus eingeleitet werden kann. Bisher musste der Lokführer erst in den Maschinenraum gehen und den Motor mit einer Handpumpe vor dem eigentlichen Startvorgang vor-schmieren.

Der vorhandene Motorschmierölfilter, ein vom Öldruck angetriebener Spaltfilter, kam seiner Aufgabe nur widerwillig nach. Dies hatte sich bereits bei den Probeläufen nach Ankunft der Lokomotive aus Spanien gezeigt. Der erste Ansatz, eine Reparatur des Spaltfilters, wurde schnell wieder verworfen, da diese Ausführung nach Aussage des Motorenherstellers nur in ganz wenigen Exemplaren gebaut wurde und sich nicht bewährt habe. Deshalb seien auch keine Ersatzteile verfügbar.



Vor der Gesamtlackierung wird diese Seite der Lok gespachtelt und mit Rostschutz versehen. Die Hauptarbeit ist damit getan, doch sind an Lok D 5 noch einige Stunden zu leisten, bis die neue Attraktion der Brohltalbahn für den Zugdienst eingesetzt werden kann. (Foto: Ortwin Wildeman)

Als Lösung bot sich ein neues Filtergehäuse und die Verwendung von Papierfilterkartuschen an, die normalerweise bei diesen Motoren eingesetzt werden. Nach Kauf der entsprechenden Kartuschen beim Motorenhersteller baute uns eine in Andernach ansässige Firma ein passendes Gehäuse dazu, welches anstatt des bisherigen Spaltfilters eingebaut wurde.

Verschiedene Getriebeöl-Leitungen und Ventile wurden überholt, ebenso die Kühlwasserleitungen. Selbstverständlich wurde auch die gesamte Bremsanlage mit Ventilen und Leitungen geprüft bzw. überholt, wichtige Ventile wurden gegen werkseitig instand gesetzte getauscht. Dasselbe trifft für die Leitungen und Bauteile der Steuerluft-Seite zu.

Und auch die Elektriker unter uns taten ihren Anteil, damit künftig keine Probleme aus dieser Richtung zu erwarten sind. Zum Teil wurden neue Kabel eingezogen und deren Verlegung im Maschinenraum optimiert.

Damit die Lok künftig gut um die vielen Kurven des Brohltals kommt, wurde zusätzlich eine Spurkranzschmierung eingebaut. Und damit der Dieselmotor in Zukunft vorgewärmt gestartet werden kann, was bei Motoren dieser Größenordnung zur Materialschonung üblich ist, wird noch ein Webasto-Kühlwasservorwärmer montiert. In ihrer Jugendzeit hatte die Lok beide Einrichtungen bereits, im warmen Spanien wurde die Vorwärmung als auch eine Schmierung der Spurkränze zur Verschleißminderung anscheinend für überflüssig erachtet. Weitere Tätigkeiten waren die Spachtelarbeiten am Blech zur Vorbereitung der Lackierung, was aber mit Beginn der Frostperiode trotz Eilbedürftigkeit der Fertigstellung wegen der unzeitigen Heizungsinstallation in unserer Fahrzeugwerkstatt eingestellt werden musste, schließlich soll die Spachtelmasse auf dem Blech auch haften.

In Heft I/2006 war es schon zu erkennen, ein leider nur kleines Bild kündete vom Motorausbau an D5 vor dem Lokschuppen. Der Kran der Firma MST GmbH aus Brohl (ja genau die Firma Huber MST aus Brohl, über welche in einem anderen Artikel dieser Ausgabe im Zusammenhang mit dem Güterbahnhof berichtet wird) hob am 18. November 2005 den Motor aus dem Lokomotivgehäuse. Die vier Metall-Gummi (Megi) Verbindungselemente zwischen Motor und Motorlager im Rahmen der Lok waren verschliffen und mussten ausgewechselt werden. Die Lok war ursprünglich mit einem Maybach-Mercedes-Benz-Dieselmotor des Typs MB 820 Db geliefert worden, der bei der FEVE (Ferrocarriles de Via Estrecha) im Rahmen einer Ausbesserung ersetzt wurde. Der jetzige Motor stammt vom französischen Hersteller SACM aus dem Elsass und gehört zur Typenreihe MGO. Also suchten wir zuerst beim Motorenhersteller SACM nach passenden Megi-Teilen, jedoch konnte uns mit einem französischen Modell nicht weitergeholfen werden.

Es war nicht leicht einen Betrieb zu finden, der die Megi-Lager kostengünstig herstellen konnte, der Auftrag dafür ging schließlich an die deutsche Firma GMT. Es dauerte über 3 Monate, bis die Lager speziell für uns hergestellt waren. Natürlich musste erst einmal ein spezielles Werkzeug angefertigt werden, um die Lager nach unseren Vorgaben produzieren zu können. Alles ging dann doch mit „nur“ 3.000,- € ab.

Nach dem Ausbau des Motors konnten an ihm zusätzliche Arbeiten vorgenommen werden, wie Außenreinigung, Durchsicht von Anbauteilen und Erneuerung des Simmerrings auf der Abtriebsseite. Einige Arbeiten waren zwar zur Inbetriebnahme nicht unbedingt notwendig, da der Motor aber nun schon mal draußen und damit auch gut zugänglich war, boten sie sich einfach an. Wir gehen nämlich

davon aus, dass der Motor in der nächsten Zeit nicht nochmals ausgebaut werden muss.

Nachdem der Motor draußen war, konnte der Motorraum endlich gründlich gereinigt werden. Die bisher nach unten nicht verschlossene Wanne im Lokomotivrahmen, in der der Motor sitzt, wurde komplett abgedichtet und zusätzlich mit einer Ablassvorrichtung versehen, die ein gezieltes Entleeren zulässt. Diese Ausführung entspricht den aktuell gültigen Umweltschutzvorschriften, um eventuell austretende Betriebsstoffe, wie Kraftstoff, Motoröl oder Kühlflüssigkeit aufzufangen. Der Motorraum erhielt eine Neulackierung, Verbindungsteile und Leitungen am Motor wurden überholt.

Endlich konnte der Motor in der dritten Kalenderwoche 2006 wieder eingebaut werden. Am 02. Februar wurde er erstmals wieder gestartet und der erste Gehversuch der Lok erfolgte am 03. Februar. Grundsätzlich sind wir mit den dabei erzielten Ergebnissen zufrieden, wenn auch noch einige Arbeiten, wie z.B. Abdichtung von diversen Verschraubungen, Ersatz der defekten Lichtmaschine spanischer Produktion durch eine stärkere mit einer Leistung von 2000 Watt des Herstellers Bosch, Instandsetzungsarbeiten am Turbolader, Prüfläufe der elektropneumatischen Steuerung usw. durchzuführen sind. Aber nach einer solch langen Standzeit mit umfassender Instandsetzung war nichts anderes zu erwarten bzw. einige Fehler sind erst jetzt, nachdem sich die Lokomotive wieder mit eigener Kraft bewegt, zu erkennen.

Und was ist noch zu tun? Die Fenster und Lüfterjalousien müssen mit neuen Gummieinfassungen in die Karosserie eingesetzt werden, verschiedene Stellen im Aufbau noch einmal gespachtelt, verschliffen und schließlich die ganze Lok lackiert und beschriftet werden.

**Michael Baaden/Dieter Hettler
Joachim Hillenbrand**

Neuer Mitarbeiter: Helmut Hombach

Zum 2. Januar 2006 hat die Betriebs-GmbH einen weiteren Mitarbeiter eingestellt. Helmut Hombach aus Würzburg verstärkt als Schlossermeister in Vollzeit die Mannschaft im technischen Bereich. Helmut ist zusätzlich auch Dampflokführer und Schweißfachmann.

In seiner bisherigen Firma baute Helmut ganze Stahlhallen. Er war dort für die Fertigung mit Arbeitsvorbereitung und die Mitarbeiterführung zuständig. Er war außerdem der Ausbildungsbeauftragte der Gesellschaft, in der er sich 39 Jahre betätigen konnte.

Als Eisenbahnfreund seit frühester Jugend war Helmut einer der ersten Aktiven im DGEG-Arbeitskreis Möckmühl, der 1969 die Jagstalbahn wieder in alle Munde brachte. Die Aufarbeitung von Lok „Helene“

und speziell die langwierige Wiederinbetriebnahme der württ. Tssd 99 633 gehen auf sein Konto. Nach der Jagstalbahnzeit baute Helmut den Arbeitskreis Würzburg der DGEG auf, welcher mit der



Helmut Hombach bei der Arbeit in der Betriebswerkstatt. (Foto: Andreas Wildeman)

Wiederherrichtung von 52 7409 und vielen Personenwagen seit 1984 bekannt wurde. Der AK Würzburg residiert heute als eigenständige GmbH in der ehem. Wagenwerkstatt Würzburg-Zell, wo Helmut auch weiterhin am Wo-

chenende die Seele des Betriebes bleiben wird. Er bekleidet dort die Funktion des örtlichen Betriebsleiters.

Beruflich wurde Helmut im Jahr 2004 überraschend arbeitslos, da seine Stahlbau-Firma in Insolvenz geriet. So lag der Gedanke, Helmut bei der Brohltalbahn zu beschäftigen, nicht fern. Mit einem Arbeiten auf Probe von September bis November 2005 stellte er sich bei uns vor, wofür hiermit ein herzlicher Dank ausgesprochen wird. Die neuen Einnahmen der Betriebs-GmbH machen es möglich, Helmut bei uns anzustellen.

Michael Haubner und der Autor kennen Helmut seit dem 75jährigen Jagstalbahnjubiläum im Jahr 1976 und waren bis ca. 1995 im DGEG-Arbeitskreis Jagsttal zusammen aktiv, wo man sich auch heute noch einmal im Jahr trifft.

Michael Baaden

Altes Meisterbüro in neuem Glanz

Nötig war es schon seit Jahren, jetzt ist es endlich renoviert: das alte Meisterbüro in der Werkstatt in Brohl. Mit der Möblierung des neuen benachbarten Büroraumes Anfang vergangenen Jahres, wurde sogleich das Meisterbüro leerräumt, damit dort die längst überfälligen Renovierungsarbeiten beginnen konnten.

Zunächst fand die Telefon- und die Uhrenanlage, welche im Büro recht lose an der Wand hingen, eine neue Bleibe in einem festen Einbauschränk. Dieser wurde, wie viele andere Holzarbeiten, in der Brohltalbahn-Schreinerei gebaut.

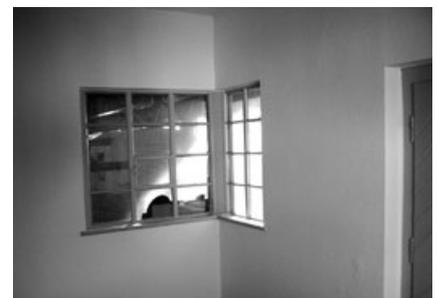
Es folgten ein neues Fenster mit Isolierverglasung und eine neue Fensterbank sowie die Verlegung einiger neuer Elektroleitungen. Da die Heizungsbauarbeiten im gesamten Gebäude später begannen als geplant, zogen sich die weiteren Arbeiten um Monate hin. Erst mit der Installation des neuen Heizkörpers und dem Abbau der alten Heizung

im Raum, konnten die Tapezier- und Lackierarbeiten sowie die Verlegung des neuen Bodenbelages in Angriff genommen werden. Währenddessen wurden in unserer Schreinerei die beiden alten Holzschränke und der alte Schreibtisch



Die Türecke zum Raum des Geschäftsführers. (Foto: Ortwin Wildeman)

renoviert. Diese sollten auch zukünftig, ebenso wie unsere historischen Gebäude und Fahrzeuge, im Kleinen die alte Brohltalbahn zeigen. Im Februar konnten die Möbel, welche zwischenzeitlich teils im neuen Büro aufgestellt waren, wieder in das alte, neue Meisterbüro



Die Fensterecke zur Werkstatt. (Foto: Ortwin Wildeman)

geräumt werden. Damit haben auch die beengten Verhältnisse im neuen Büro ein Ende.

Stefan Raab



Das Büro des Geschäftsführers der Betriebs-GmbH, Stefan Raab, ist völlig renoviert, möbliert und inzwischen schon bezogen. Die Räumlichkeit kann sich jetzt sehen lassen. Es sieht nach viel Arbeit aus.

(Foto: Ortwin Wildeman)

Die Firma braucht den Platz

Unter diesem Motto gibt es seit November 2005 eine in der Rhein-Zeitung losgetretene Aktion gegen die Brohltalbahn wegen der Nutzung des DB-Güterbahnhofs Brohl. Wie vielleicht schon bekannt, beabsichtigt unsere Betriebs-GmbH die Nutzung der nach Ansicht der DB Netz AG nicht mehr benötigten Gleise 5-7 im Rahmen neuer Verkehre. Wie ganz bestimmt aber seit dem Jahr 2000 bekannt ist, legen wir Wert auf den DB-Güterbahnhof als Ersatzfläche für den uns entgangenen Platz von fast 2000 qm am Lokschuppen wegen des Baus der neuen B 412. Des Weiteren ist das DB-Gelände notwendig, um den Bahnübergang in der neuen B 412 langfristig ersetzen zu können. Leider ließ sich seinerzeit eine Vermeidung des neuen BÜ wegen Schwerfälligkeit bzw. Unwilligkeit einiger Beteiligter nicht rechtzeitig durchsetzen. Diese Absichten unsererseits waren mehrfach in „*Die Brohltalbahn*“ dargestellt worden.

Zwischenzeitlich behauptet die DB Netz AG, die Gleise 5-7 seien stillgelegt worden, was aber nach der Aktenlage des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) falsch ist, weil es dazu einer Genehmigung bedurft hätte, welche aber nie beantragt wurde. Es wurde durch die Behörde lediglich zugestimmt, dass die Gleise vorübergehend betrieblich nicht mehr genutzt werden, trotzdem aber ein Zustand erhalten werden muss, welcher jederzeit wieder eine Nutzung zulässt. Obwohl die DB Netz AG mehrfach angekündigt hat, ihre Sichtweise durch die Vorlage der angeblich erteilten Genehmigung zu untermauern, ist sie dieser Ankündigung bis zum heutigen Tage nicht nachgekommen. Was das bedeutet, muss aus Sicht des Autors nicht näher erläutert werden.

Wie dem auch sei, unsere Betriebs-GmbH erhebt Anspruch auf Nutzung dieser Gleise, was ihr rechtlich zusteht. Das Allgemeine Eisenbahngesetz räumt jedem Ei-

senbahnverkehrsunternehmen das Recht ein, vorhandene Gleise für Eisenbahnzwecke zu nutzen.

Unter dem 24.11.2005 erscheint in der Rhein-Zeitung in großer Aufmachung „*Dreißig Arbeitsplätze in Gefahr, Metallbaufirma am Güterbahnhof muss Gleise räumen – Brohltaleisenbahn meldet Interesse an*“ ein Artikel in einseitig isolierter



Blick vom Überführungsbauwerk nach Süden auf das Bahngelände und die zur Diskussion stehenden Gleise 5 bis 7 der DB. Das nur noch in Resten vorhandene Gleis 7 sowie Gleis 6 sind im Hintergrund komplett von der Firma Huber einverleibt worden, obwohl es sich hier nach wie vor um nicht entwidmetes Eisenbahngelände handelt. Das Gleis 7 wurde im nördlichen Bereich für den Brückenneubau von der DB gekürzt, am rechtlichen Zustand ändert das jedoch nichts. Der südliche Weichenanschluß des Gleises 7 ist weiterhin unverändert gewährleistet. (Foto: Ortwin Wildeman)



Auch hier deutlich erkennbar: Die unrechtmäßige Nutzung der Gleise 6 und 7. Der Oberleitungsmast steht auf DB-Gelände, was auch so Vorschrift ist. (Foto: Andreas Wildeman)

Manier. Den Redakteursnamen Rike Bouvet sollte man sich für eine tendenziöse, unordentliche Parteinahme merken. Die Existenz der Firma sei in Gefahr, Ausbildungsplätze wurden angeblich abgesagt. Der letzte Satz gipfelte in dem platten Spruch: "Für Joachim Huber ist die Erklärung einfach: "Das alles nur, weil ein paar erwachsene Männer Eisenbahn spielen und von A nach B fahren wollen"."

Fakt ist, dass die Firma MST GmbH seit dem Jahr 2001 das Gelände der ehemaligen Recyclingfirma am südlichen Ende der Ladestraße nutzt. Wohl zeitlich parallel wurden in diesem Bereich die Gleise 5-7 widerrechtlich immer mehr in Beschlag genommen. Das Gleis 7 (Freiladegleis) ist mittlerweile vollkommen zugeschüttet, Gleis 6 teilweise. Auf den Gleisen 5 und 6 wurden Container, Stahlregale und andere Metallgegenstände gelagert bzw. mit den Gleisen fest verbunden. Und das bei der nur wenige Meter entfernten Oberleitung der DB, welche eine Hochspannung von 15.000 Volt führt!

Die DB wusste und merkte von alledem nichts. Ziemlich zeitgleich zu dem o.g. Artikel titelte die RZ in einer anderen Sache: „Woanders nennt man das Diebstahl“. Erst das EBA als zuständige Aufsichtsbehörde musste die DB Netz AG auffordern einen rechtmäßigen Zustand herzustellen, da es sich hier um

eine Eisenbahnverkehrsfläche handelt, welche nicht zweckfremd überbaut werden darf. Deshalb wurde die Metallbaufirma von der DB Netz AG wiederum aufgefordert, die unrechtmäßig in Besitz genommenen Gleise zu räumen. Das ist bisher aber leider nicht komplett geschehen.

In einem folgenden Leserbrief von Joachim Huber mit der Überschrift „Die Firma braucht den Platz“ wurden wieder wahllos Unwahrheiten herausgelassen: dicke Bäume im Gleis, Gleise verrottet, angebliche Entwidmung des Geländes. Der letzte Satz scheint der Person entsprechend: „Wo bleibt der gesunde Menschenverstand?“

Die Betriebs-GmbH hat aus wirtschaftlichen Gründen zwischenzeitlich den Antrag auf Nutzung der Gleise 5-7 bei DB Netz gestellt. Es stellt sich die Frage, wie lange noch das zustehende Recht gebeugt wird, denn einerseits gewährt die DB keinen Zugang, man lässt sich lieber verklagen; andererseits kann ein anrainender Gewerbebetrieb bzw. eine Gemeinde das Eisenbahnrecht und die öffentl. Widmung nicht auf den Kopf stellen. Warum versuchen wir eigentlich, uns an bestehende Gesetze zu halten, oder siegt die Dreistigkeit anderer, welche sich einfach über Recht und Ordnung



Die Gleise 6 und 7 zweckentfremdet als Park- und Schrottplatz. Foto: Andreas Wildeman

hinwegsetzen? Was soll da ein uns behindernder Kompromiss, wenn die Gesetzeslage doch eindeutig ist? Warum stellt man uns in aller Öffentlichkeit mit falschen Behauptungen bloß?

Nachklapp

Zu der Firma Hans Walter Huber = MST GmbH hatte unsere Betriebs-GmbH in den letzten Jahren eine gute Geschäftsbeziehung aufgebaut. Interessant ist, dass Joachim

Huber, der heute für die Firma so groß auftritt und Erklärungen in Zeitungsartikeln abgibt bzw. Leserbriefe verfasst, mit dieser Firma wohl nur mittelbar etwas zu tun hat, oder? Und 30 Arbeitsplätze hat die Firma beim besten Willen auch nicht. Sollte allerdings die Zählweise, mit der man auf die Zahl dreißig kommt, auch für uns gelten, dann hat die IBS mit der Betriebs-GmbH 80 Arbeitsplätze und dafür sagen wir: unsere „Firma braucht den Platz“. Wie sagte kürzlich Bad Breisigs Bürgermeister Bernd Weidenbach beim CDU Info-Treffen der mittelständischen Unternehmen: „Wer Infrastruktur sät, wird Wirtschaftswachstum ernten“.

Die Eisenbahn-Infrastruktur ist schon vorhanden! Wir brauchen nur noch zuzugreifen.

Michael Baaden



Auch hier deutlich zu sehen: Gleise 6 und 7 als Park- und Schrottplatz. Foto: Andreas Wildeman