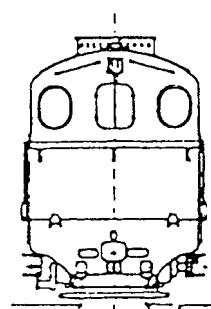


Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

19. Jahrgang
1 / 2007



**Präsentation
unserer Malletlokomotive 11sm
zu ihrem hundertjährigen Geburtstag
am 30. Oktober 2006**



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-Josef Merzbach, Bonn
 Ortwin Wildeman, Bonn
 Karsten Friedrichs, Bad Honnef

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

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

Konten der IBS:

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

Satzherstellung und Druckabwicklung:

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

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Redaktionschluß zu diesem Heft war der 31.10.2007.
 Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang
 April 2007 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die
 Brohltalbahn“ II/2007 ist der 31. Januar 2007.

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: Lok 11sm bei der Festveranstaltung zu ihrem
 einhundertjährigen Geburtstag am 30.10.2006.

Foto: Karsten Friedrichs

INHALT:

Impressum	2
Geburtstagsgala für die Mallet-Lokomotive 11sm	3
Ansprachen	4
Finanzieller Status zur Aufarbeitung der Lokomotive ...	5
Urkunde zur Unterschützstellung der 11sm	5
Längster Zug seit Bestehen der Brohltalbahn	6
Einweihung des Viaduktes in Oberzissen	8
Bilderbogen: Restaurierung Oberzissener Viadukt	9
Bericht des Schatzmeisters	10
Früher war es anders?	10
Bilderserie: Lok 11sm– wie es früher war	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 2007**Winterfahrten mit dem Vulkan-Expreß**

**Am 14.+28. Januar;
 11.+25. Februar;
 11.+25. März 2007**

**Um 10.15 Uhr beginnen unsere winterlichen
 Bahnreisen durch das Brohltal hinauf in die
 Eifel. Unterwegs gibt es eine Mittagspause. An-
 schließend findet eine geführte Wanderung
 durch das hoffentlich verschneite obere Brohl-
 tal oder zum landschaftlich schönen Rodder
 Maar statt. Danach bringt Sie unser Vulkan-
 Expreß wieder zurück zu unserem Ausgangs-
 bahnhof Brohl B.E., wo wir zwischen 16.00
 und 17.00 Uhr eintreffen werden.**

25. März 2007

**Jubiläumsfahrt 30 Jahre Vulkan-Expreß mit
 Festversammlung im Bahnhof Engeln,
 sonst wie vor.**

Jahreshauptversammlung 2007

**Der genaue Termin und der Tagungsort sind
 noch nicht festgelegt. Die endgültigen Anga-
 ben entnehmen Sie bitte der mit satzungsge-
 mäßigem Vorlauf termingerecht eintreffenden
 Einladung. Diese Ankündigung soll Ihnen eine
 zeitliche Vorplanung ermöglichen.**

Geburtstagsgala für Lok 11sm

Als „Geburtstagsgala“ bezeichnete die Rhein-Zeitung unsere Feier, am Montag, dem 30. Okt. 2006, für Lok 11sm. Fürwahr ein großer Name, aber der Anlass war für die IBS auch ein besonderer. Ca. 60 Gäste und rund 40 Mitglieder fanden sich ein, um ein kleines Spektakel im Lokschuppen zu erleben.

Spektakel deswegen, weil Licht, Dampf und Rauch die Lok etwas ganz anders darstellten, als das sonst so üblich ist. Mit einer Licht- und Nebelanlage konnten realistische Effekte einer in Betrieb befindlichen Dampflokomotive dargestellt werden. Ausströmender Dampf aus den Zylindern sowie Dampf und Rauch aus dem Schornstein sorgten für die Vorstellung, dass es demnächst wirklich so sein könnte.



Zunächst wurde eine Person begrüßt, die indirekt auch Mitanlass für diese Veranstaltung war: Hartmut Born aus Körbecke am Möhnesee hatte im Jahr 1967 mit dafür gesorgt, dass die gerade erst entstehende DGEG Lok 11sm vor der bereits eingeleiteten Verschrottung bewahren konnte.

Hartmut Born wurde gedankt, das Auditorium applaudierte. Wie das im Eisenbahnfreundewesen bisher so war, bedurfte es eigentlich immer einiger weniger Personen, die ihre Ideen, oft gegen größte Widerstände, dann mit Hilfe interessierter Kollegen durchgesetzt haben. Zentraler Punkt der Ansprache des Autors (nachfolgend abgedruckt) war der Aufruf an die Öffentlichkeit, ihren Anteil zur Finanzierung von Lok 11sm bald möglich zu erbringen.

Daran fehlt es immer noch, ansonsten könnte es losgehen.



Anschließend ergriff Dr. Wegner von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz aus Bonn das Wort und teilte der Versammlung mit, dass seine Stiftung 20 % der Kosten tragen wolle, wenn denn die Region auch ihren Anteil dazu beitrage. Dies hinterließ, wie man merkte, einen deutlichen Eindruck bei den Teilnehmern.

Sodann verlas der IBS-Vorsitzende Joachim Hillenbrand den am 25. Okt. von Landrat Dr. Pföhler persönlich überbrachten Bescheid zur Unterschutzstellung von Lok 11sm. Unsere Mallet ist damit das erste rol-lende Denkmal in Rheinland-Pfalz.



Weiterhin erläuterte der Vorsitzende die technischen Besonderheiten unserer Vierzylinderverbundmaschine wie System Mallet, doppelte Dampfdehnung, Gelenklokomotive etc. Wenigstens überschlüssig sollte das vermittelt werden, was zur Denkmalswürdigkeit geführt hat. Auch die bevorstehende Aufarbeitung wurde angesprochen.

Daran schloss sich ein Diavortrag an, der eine Reise mit alten Bildern

von Lok 11sm durch das untere Brohltal zum Thema hatte. Mit Bildern von Theodor Horn und Walter Steingahs aus den 60er Jahren war das Brohltal noch aus Sichten zu erkennen, die heute wegen der eingetretenen Verbuschung nicht mehr möglich sind. Den Schluss der Geburtstagsgala bildete für eine Gruppe der Besucher eine ausgiebige Werkstattführung, während der übrige Teil etwas zur heutigen Brohltalbahn erfuhr, wie IBS, BSEG, BEG sowie neue Tätigkeiten auf der Normalspur und wachsende Mitarbeiterzahlen.

Text: **Michael Baaden**

Fotos: **Karsten Friedrichs**



Ansprache zum 100sten Geburtstag der Lok 11sm

Wir haben einige zusätzliche Persönlichkeiten eingeladen, die ich selbst zwar nicht kenne, die ich aber aus verschiedenen Gründen gerne eingeladen habe, sei es aus heimatkundlichen oder einfach örtlichen Aspekten. Sie kennen vielleicht nicht die Vorgeschichte von Lok 11 in diesem Jahr. Aber ich denke, Sie werden am heutigen Abend in unsere Sache hineinfinden.

Für die IBS ist heute ein außerordentlicher Tag, aber vielleicht auch für die Region Brohltal oder sogar Mittelrhein. Welcher Gegenstand wird schon 100 Jahre alt, was wird alles vorher verändert oder weggeworfen? Und auch bei Lok 11sm war die Verschrottung bereits eingeleitet. Darüber gibt es mehrfachen Schriftverkehr.

Aber dann gab es im Jahr 1967 erst einmal weitsichtige Intellektuelle aus halb Deutschland, die meinten, man müsse ausgerechnet die Brohltaler Lok 11sm aus technikwissenschaftlichen Gründen in ein Eisenbahnmuseum stellen, um an ihr

die deutsche Schmalspureisenbahngeschichte aufrollen zu können.

„Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ nannte sich der Verein mit Sitz in Karlsruhe.

Nun ja, ein ideell hoher Ansatz; auch ein hochtrabender Name: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte. Aber was für ein Glück für die deutsche Eisenbahngeschichte. Was wird damals Direktor Annen von der BEG über die DGEg gedacht haben, als er solch hehre Ziele für seine schrottreife Lok vernehmen musste? Lok 11sm war die größte und letzte im Betrieb befindliche Mallet auf westdeutschen Schmalspurgleisen. Der Brohltalbahn-Verwaltung war dies wohl egal, auch, wo die Lok hinging, die Hauptsache, der Schrottpreis stimmte. Und der stieg damals täglich. Rabatt gab man der DGEg keinen. DM 6.500 mussten gelöhnt werden.

Und ob die Brohltalbahn sich je im Klaren darüber war, dass sie drei Monate vorher die modernste Schmalspurdampflok Deutschlands dem Schrott zur Verwertung übergeben hatte? Was würden wir heute darum geben, wenn Lok III noch vorhanden wäre. 1951 gebaut, Anfang 1967 verschrottet. Und diese Lok wollte die DGEg auch haben, aber das war dann 3 Monate zu spät. So blieb es „nur“ bei Lok 11. Und die blieb dann trotz der hehren Ziele von Museum etc. dann noch acht Jahre in Brohl stehen. Auch jetzt musste wieder mit Verschrottung gedroht werden, um sie endlich aus Brohl zu entfernen. 1975 mussten Kollege Haubner und ich die Verladung übernehmen. Die BASF wollte die Lok museal aufarbeiten. Ab 1977 glänzte sie im neuen Farbkleid als größte Lok im DGEg-Eisenbahnmuseum in Viernheim bei Mannheim.

Wie gut war es dann 10 Jahre später, dass sich endlich 1987 die IBS gründete und den Verkehr auf der Brohltalbahn übernahm. Neue Perspektiven taten sich auf, als 11sm

1989 nach Brohl leihweise zurückkehren konnte. Nach langem Sparen waren wir dann im Dezember 1998 in der Lage, die Mallet zurück kaufen zu können.

Nun ist Lok 11sm also erhalten geblieben. Und sie ist bei uns erhalten geblieben. Mit 100 Jahren ist sie ein echter Zeitzeuge und jetzt auch ein anerkanntes Kulturgut. Wir freuen uns, dass die Denkmalbehörden diese, unsere Lok 11sm unter Schutz gestellt haben. Wir sehen das als Anerkennung und Ansporn an uns,



aber auch als Auftrag an die Region, die einzig übrig gebliebene Lok vom Mittelrhein, und das nicht nur in Schmalspur, zu hegen und zu pflegen. Und wie ist das so oft im Denkmalschutz?

Am besten wird ein Denkmal erhalten, wenn es in Betrieb ist, also wenn Lok 11 unter Dampf steht. Die gepflegten Harzlokomotiven lassen grüßen. Im nächsten Juni wird es wieder Harzbahndampf im Brohltal geben. Dann können Sie das erleben, warum die IBS die Brohltalbahn erhält und betreibt. Eine aktive Dampflokomotive ist nun mal das i-Tüpfelchen einer Eisenbahn für deren technische und kulturelle Entwicklung, aber auch für die Region. Und Lok 11sm wird

wieder fahren. Die IBS wird finanziell ihren guten Teil zur Aufarbeitung bringen, dazu haben wir alle Hebel und den Regler in Bewegung gesetzt. Region, Förderer und Gönner sind jetzt ebenfalls am Zug, die Signale und Weichen auf grün zu stellen. Bitte, steigen Sie bei uns ein!

Ich bitte nochmals dringend darum, es jetzt anzugehen. Der 100jährige Geburtstag ist das Ereignis, um dem Tourismus an Rhein und Brohl einen neuen Schub zu

verpassen. Eine Dampflokomotive kann die Zahlen deutlich steigern. Z.Zt. haben wir rd. 65.000 Beförderungen, zu Dampfzeiten um die Jahrtausendwende hatten wir bereits 90.000 im Jahr. Deshalb appelliere ich an die Region, sich für die Herrichtung der Malletlok zu engagieren.

Vor 19 Jahren wurde die IBS von Landrat Dr. Plümer schon mal als Förderverein titulierte. Jawohl, Recht hat er gehabt. Die IBS hat sich seither nur selbst gefördert. Mit einem Personenwagen haben wir angefangen, 15 sind es heute. Die IBS hat bisher öffentlich erst eine nennenswerte, aber eher kleine Zahlung bekommen. Aber bei solch einer riesigen Summe zur Wiederherrichtung

von TE 400 gestatten wir uns nunmehr doch den Wunsch nach einer Förderung zu stellen. Wir selbst werden damit auch nur Arbeit, Kosten und Mühen haben. Den Erfolg der Sache wird der Tourismus unserer Region einheimen und deswegen ist die Region jetzt gefordert, die anderwärts großzügig Sport, Kultur und andere Aktivitäten unterstützt. Und man sage bitte nicht, man fördere nur ortsansässige Vereine. Von der Brohltalbahn hat die ganze Region einen Vorteil.

Beispielhaft möchte ich an das Land Mecklenburg-Vorpommern erinnern, das sämtliche Loks der Rügenschon Kleinbahn und beim Molly in Bad Doberan mit 75% fördert. Der DEV Deutscher Eisenbahnverein in Bruchhausen-Vilsen bei Bremen als älteste Museumseisenbahn in Deutschland, also seit 40 Jahren, hat die Hauptuntersuchung seiner Lok Hoya wie folgt finanziert. Insgesamt ging es dabei um TE 315:

a) Eigenspenden = Eisenbahnfreunde	TE 145
b) ein Erbfall eines Eisenbahnfreundes	TE 65
c) Spende örtlicher Stromversorger	TE 5
d) Landschaftsverband = Bezirksregierung	TE 50
e) Sparkassenstiftung Niedersachsen	TE 30
f) örtliche Sparkasse	TE 10
g) Kommunen	TE 10
Summe:	TE 315

Ich komme zum Schluss:

Wir arbeiten für die Region, weil uns die Brohltalbahn am Herzen liegt. In diesem Sinn geht es nächstes Jahr weiter mit zwei Jubiläen, die für die IBS wichtig sind, und vielleicht auch für die Region: am 25. März wird die Touristikeinrichtung Vulkan-Expreß 30 Jahre alt und am 02. September feiert die IBS den 20. Jahrestag ihrer Gründung. Ich hoffe, wir sehen uns spätestens dann einmal wieder.

Text: **Michael Baaden**
Foto: **Karsten Friedrichs**

URKUNDE VOM LANDRAT



Am 25. Oktober 2006 war es endlich so weit: Landrat Dr. Pföhler konnte unserem ersten Vorsitzenden Joachim Hillenbrand die lang ersehnte Urkunde überreichen, in welcher die Dampflok 11sm als erstes bewegliches Denkmal des Landes Rheinland-Pfalz dokumentiert ist. Nähere Angaben im nächsten Heft
Foto: Karsten Friedrichs

Finanzieller Status für Lok 11sm per 30. Okt. 2006

Die Aufarbeitung von Lok 11sm tritt finanziell z.Zt. etwas auf der Stelle. Bevor dieses nicht klar ist, kann zu einer gesamten Auftragserteilung noch nicht geschritten werden. Jedoch Einzelteile wie Wasserkästen, Armaturen könnten durchaus schon vorab in Angriff genommen werden.

Klar ist der IBS-Anteil von rund	TE 200 = 50%
Die Deutsche Stiftung Denkmalschutz möchte 20% beisteuern unter Vorbehalt anderweitiger Förderung	TE 80 = 20%
bisherige Zahlungen von Kommunen	TE 2 = 1%
Summe	TE 282 = 71%
Es fehlen noch von Kreis, Gemeinden, Stiftungen etc.	TE 118 = 29%
Summe Gesamtmaßnahme	TE 400 = 100%

Der IBS-Anteil ist unterlegt mit (Geldmittel vorhanden)	TE 120 = 60%
– konkrete Spendenzusagen („wenn es losgeht“)	TE 11 = 5%
– allgemeine Spendenzusagen („wenn es losgeht“) gesch.	TE 10 = 5%
– noch zu erwartende Spenden im IV. Quartal 2006	TE 20 = 10%
– Eigenleistungen Mitglieder	TE 39 = 20%
Summe IBS- Anteil	TE 200 = 100%

Michael Baaden

Längster Zug seit Bestehen der Brohltalbahn

Den längsten Zug seit ihrem Bestehen konnte die Brohltalbahn am Sonntag, dem 15. Okt. 2006, fahren. Zehn Fahrzeuge mit 530 Sitzplätzen mussten und konnten wir aufbieten, um die Talfahrt um 16.30 Uhr planmäßig ablaufen zu lassen.

Um 13.00 Uhr zog VT 30 mit fünf Schweizer Wagen (wie gut, dass Wg. 33 seit 06. Okt. in Fahrt stand) rund 350 Fahrgäste gen Engeln. Ca. 130 Personen waren vorher mit Bussen direkt ab Weißenthurm nach Maria Laach gebracht worden,

dieses Jahr bedingt durch den nassen August die Vegetation noch reichlich grün war.

Für uns als Mitarbeiter war dieser Tag jedoch mehr als nur arbeitsaufwendig, auch wenn manche Arbeiten nicht bestellt waren. Aber es liegt an uns, die Brohltalbahn gut zu verkaufen. Einsatz ist gefragt. Für den Autor bedeutete das ein perma-



Plan- und Sonderfahrt fahren vereinigt.

Doch zuvor bestellte der UEF Historischer Dampfschnellzug e.V. erst einmal einen Sonderzug für ca. 300 Fahrgäste. Ca. eine Woche vorher waren das aber schon 600. Damit hatten wir dann eine interessante Aufgabe in der Logistik.

Mit nur zwei Triebfahrzeugen und einsatzfähigen acht Personenwagen sind wir speziell mit Loks nicht ausreichend aufgestellt. Mit Hinzunahme des VB 50 (als Schlussläufer, wie das so vorgesehen ist) und den Sitzplätzen des VT 30 waren wir dann gerade ausreichend gerüstet.

die auf der Rückfahrt mit dem Vulkan-Express zu Tal fuhren. Andere Besucher wurden mit Bussen dann ab Engeln nach Maria Laach gebracht. So brauchten wir entsprechend weniger Sitzplätze.

Der Planzug um 14.10 Uhr, der auch schon mit fast 100 Gästen belegt war, nutzten die übrigen 100 Gäste, die in Brohl vorher eine Werkstattführung geboten bekommen hatten.

So konnten alle Sonderzugteilnehmer auch wenigstens eine Fahrt mit dem Vulkan-Express genießen. Und das Wetter entsprach so richtig dem goldenen Oktober, obwohl

nentes Reden von 11.30-17.50 Uhr ohne Pause. Begrüßung, Führungen, Hinweise zu Ablauf, Essensausgabe und in jedem Abteil Erläuterungen zur IBS, Brohltalbahn und zum hiesigen Vulkanismus.

Leider ist dieser vom Zug aus nur selten direkt (besonders für Unkundige) zu erkennen.

In Engeln gab es noch eine Führung bis hinter den Lehenkopf, um die vielen Vulkane richtig zu betrachten, aber auch um den planmäßigen Vulkan-Express bei km 13,8 zu sichten und seine Fahrt bis durch die Fußhölle zu begleiten. Auf der Talfahrt ging es weiter mit

Erklärungen für die Maria Laacher und die Planfahrtgäste. Dies zum eigentlichen Sonderfahrtanlass.

Nicht minder interessant liefen die drei Tage vorher ab, um die Sonderfahrt der UEF überhaupt stattfinden zu lassen. Denn im DB-Bahnhof Brohl-Süd wurden an diesem Wochenende Bauarbeiten durchgeführt (Erneuerung der Weichen 27 bis 29). Nicht nur für den Sonderzug war Brohl gesperrt. Nach Ansicht von DB Netz sollte er nach Neuwied bzw. Bad Honningen verkehren. Wie die 600 Fahrgäste von dort nach Brohl kommen sollten, war den Entscheidern wohl kein Thema. Damit konnten wir nicht einverstanden sein.

Deshalb schaltete sich Michael Haubner ein und versuchte andere Möglichkeiten auszuloten, den Zug abzustellen. Jedoch ein Halt in Andernach war nicht möglich, da angeblich alles belegt sei. Nur am 15. Okt. waren viele Gleise frei, wie man dann sehen konnte. Und Weißenthurm sollte auch nicht gehen, da alle Gleise gesperrt seien, da sie für die Baustellenzüge benötigt würden. Dem war vor Ort aber nicht so. Die hitzigen Verhandlungen auch mit Ulf Haller von den UEF führten dazu, dass der Sachbearbeiter bei DB Netz am Freitagmorgen sich krank meldete und der Kollege meinte, er müsse diesen Vorgang nicht bearbeiten, weil er nicht der seine sei.

Es ging soweit, dass der Bearbeiter klar die Fahrt absagen wollte. Man könne sich ja bei der BNA (Bundesnetzagentur) beschweren. Er habe keine Angst davor. (Anmerkung des Autors: es ist wieder offensichtlich, dass „Die Bahn“ vom Netz befreit werden muss.). Von den anderen Bestell- und Fahrplanproblemen dieser Fahrt soll nicht weiter die Rede sein. Jedenfalls beschwerte sich der Besteller direkt beim Bundesverkehrsministerium über die Abläufe bei DB Netz.

Erst aufgrund unserer Kenntnisse im Bf. Weißenthurm und aufgrund



unserer Vorgabe ging die Sache klar, weil die Abstellung des Zuges auf dem privaten Gleis 7 der Fa. Ball Packaging GmbH stattfinden konnte. Dieses mussten einige unserer Mitarbeiter am Samstag vorher dann noch freischneiden. So kam der Sonderzug mit 14 Wagen geführt von 01 1066 und 01 118

in Brohl bei Essen und Führungen allemal interessanter war. Zwischenzeitlich wurden die Loks von der Freiwilligen Feuerwehr Weißenthurm mit Wasser versorgt. Sodann machten sie sich auf nach Koblenz (ohne Zug), um über das zur Moselstrecke hin vorhandene Gleisdreieck zu wenden.



aus Offenburg bzw. Frankfurt mit + 40 Min. in Weißenthurm an. Schnell mussten die Fahrgäste den Zug verlassen und in die schon wartende RB 26 umsteigen, mit der die drei letzten Stationen bis Brohl meist stehend zurückgelegt wurden.

Drei Busse verkehrten direkt nach Maria Laach. Dass die Regionalbahn in Weißenthurm auf die Gäste wartete, ist nur auf den beherzten Einsatz der örtlichen Fahrdienstleiterin zurückzuführen. Ansonsten hätten die Gäste dort erst einmal eine Stunde warten müssen, was

Wir danken dem UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Maria Laach und die Brohltalbahn als zugkräftiges Fahrtziel ausgesucht zu haben.

Die Vielzahl der Gäste zeigt das Interesse; die Gäste waren wohl alle recht zufrieden.

Eine Wiederholung sollte angedacht werden, dann aber bitte bis Brohl, wo die Loks auch restauriert werden können.

Text: Michael Baaden
Fotos: Michael Baaden
und Hans Merzbach

Einweihung Viadukt Oberzissen

Am 29. September weihte die Brohltal-Eisenbahn GmbH als Infrastrukturunternehmer das Oberzissener Viadukt nach dessen Restaurierung feierlich ein. Ca. 30 Oberzissener Bürger sowie der BEG-Aufsichtsrat und Gäste hatten den Weg zum Bauwerk in der Bachstraße gefunden.

„Mit ein wenig Stolz kann ich jetzt fast zwölf Jahre nach der Übernahme der Brohltal-Eisenbahn durch die Verbandsgemeinde feststellen, dass es der richtige Schritt in die richtige Richtung war“ erklärte Bürgermeister Höfer, der die jüngste Geschichte der Bahn Revue passieren ließ.



Erhebliche Investitionen in die Strecke selbst, aber auch in einige Gebäude waren notwendig. So wurde beispielsweise der Bahnhof in Burgbrohl zu einem wahren Schmuckstück umgebaut. Auch zur Erhaltung der Strecke mussten neben den regelmäßigen Unterhaltungsarbeiten Gelder investiert werden, da ansonsten der Engelter Bahnhof nicht mehr hätte erreicht werden können. Als zweiter Schritt schließlich wurde das Viadukt in Oberzissen saniert. Damit war es aber noch nicht getan, denn als dritter Schritt stand die Sanierung des Viadukts in Tönisstein unmittelbar bevor.

Erstes Ziel der Oberzissener Arbeiten war es gewesen, den Zugverkehr an Heiligabend 2005 wieder aufzunehmen. Dies wurde zwar um 14.00 Uhr erreicht, leider schlug dann nach Weihnachten ein „Jahr-



hundertwinter“ zu, der die Arbeiten für drei Monate zum Erliegen brachte. Dies hatte natürlich für die Anwohner eine erhebliche Belastung zu Folge, da aufgrund der Sperrung Umwege in Kauf genommen werden mussten. Die letzten Arbeiten mit dem Einbau der Zwangsschienen wurden im August beendet. „Die Brohltalbahn“ berichtete über die Sanierung in den Heften I und III/2006.

Das Land Rheinland-Pfalz unterstützte die Bemühungen und förderte nach der Sanierungsmaßnahme Brenk-Engeln auch die Sanierung des Viadukts in Oberzissen. Mit 225.000 Euro brachte das Land immerhin 50 Prozent der Kosten auf. „In Herrn Andreas Heinz, dem zuständigen Ansprechpartner im Eisenbahnreferat des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, haben wir einen Mitstreiter gefunden, der uns in allen Belangen von Anfang an beraten und maßgeblich unterstützt hat“, dankte Hermann Höfer.

Worte des Dankes fand er auch für Manfred Schlich, den örtlichen Betriebsleiter, für Uwe Henrich, den Eisenbahnbetriebsleiter, für Klaus Rick und seine Firma aus Burgbrohl,

die den Bau realisierte, für die Vereinsmitglieder der IBS, die ehrenamtlich mithalfen, für den Aufsichtsrat der Brohltal-Eisenbahn, für die Geschäftsführer der Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH Stefan Raab und Michael Haubner und natürlich für die An-



wohner, die Geduld und Verständnis zeigten. Ein besonders markanter Punkt der Ortsgemeinde Oberzissen strahlt nun im neuen Glanz.

„Ich bin froh, dass es uns gelungen ist, das Viadukt äußerlich so wieder herzustellen“ schloss der Bürgermeister, bevor die Gäste mit dem historischen Vulkan-Expreß nach Engeln chauffiert wurden, wo im Bahnhof Kaffee und Kuchen bereitstanden.

Text: **Michael Baaden**
Fotos: **Karsten Friedrichs**

Bilderbogen: Restaurierung des Oberzisser Viaduktes



Das Gleisbett kurz vor der Fertigstellung.

Foto: Hans- Josef Merzbach



Entschärfung der „Ecken“ in der Gleisverlegung.

Foto: Hans- Josef Merzbach



Entspannung für alle Beteiligten: der erste planmäßige Zug befährt endlich das erneuerte Viadukt.

Fotot: Hans- Josef Merzbach



Neue Perspektive nicht nur für den Triebfahrzeugführer: ungehinderter Blick auf die restaurierten Steinbögen.

Foto: Karsten Friedrichs



Zur abschließenden Sonderfahrt bei schönem Wetter nach Engeln waren auch die Anwohner am Viadukt eingeladen, welche sich zahlreich unter die sonstigen Fahrgäste mischten. Nach Rückkunft und Ausstieg fast aller Passagiere am Viadukt fuhr D 2 mit VB 50 und Sommerwagen 458 zurück nach Brohl.

Fotos: Karsten Friedrichs



Bericht des Schatzmeisters Neue Mitglieder der IBS

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

Dirk Hoppen, Sinzig

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

Spendenaktion 11sm

Folgender Betrag ist bis zum 30.10.2006 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 43.406,-

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 Dampflokomotive 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 30.10.2006:

Manfred Stützer, Königswinter
Wolfgang Bauchhenß, Köln
Norbert Diederichs, Brohl-Lützing
Johann Lippl, Köln
Günter Merzbach, Wachtberg
Rainer Fuchs, St. Augustin
Rolf Toonen, Bonn
Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing
Hans-Josef Merzbach, Bonn
Andreas Görtz, Neuss
Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn
Friedrich Kernchen, Köln
Gerhard Hilger, Niederzissen
Aloys Delfs, Brohl-Lützing
Stephan Pauly, Sinzig
Alex Klein, Burgbrohl

Hans Josef Merzbach, Bonn
Matthias Burkert, Koblenz
Diehl's Hotel GmbH, Koblenz
Theodor Horn, Kriftel
Horst-Dieter Hettler, Waldesch
Gregor Deninger, Wiesbaden
Karl-Heinz Porz, Bonn
Bernd Dettmer, Ense-Bremen
Peter Gasper GmbH, Oberzissen
Karlheinz Weber, Alfter

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner,
Höhr-Grenzhausen
Hartmut Halm, Aachen
Hans-Hermann Kleinespel,
Mülheim (Ruhr)

Jürgen Cadenbach,
Mönchen-Gladbach
Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl
Johann Hawerländer, Koblenz
Jürgen Langen, Bonn

Am 30.10.2006 hat unsere 11sm groß Ihren 100. Geburtstag gefeiert. Viele Gäste waren gekommen, so Vertreter aus Politik und Wirtschaft, potentielle Spender und Freunde der 11sm, die schon gespendet haben.

An diesem Tag erreichten uns neben den Glückwünschen weitere Geldbeträge. Nachdem die Deutsche Stiftung Denkmalschutz ihre Förderabsicht kundgetan hat, sind nun vor allem die Kommunen aufgerufen, ihren unabdingbaren Teil zur Finanzierung beizutragen.

Aber auch Sie, liebe Mitglieder und Freunde der Brohltalbahn, bitte ich weiterhin um Ihre rege Unterstützung für den Dampf im Brohltal, für unsere 11sm!

Tobias Baaden



*früher war es anders?
niemand?*

Früher war es anders?

Die Brohltalbahn bekommt ab und an Briefe, die sich mit dem Zustand der Bahnanlagen befassen. Meist handelt es sich um Beschwerden, wie das Gelände denn so aussieht.

Auf der einen Seite ist es ja ganz gut, wenn sich Zeitgenossen um die Brohltalbahn kümmern. Andererseits fordert man etwas, was früher wohl nur selten auch so gewesen sein könnte. Man fordert mehr Sauberkeit. Dies soll hier nicht herabgewürdigt werden. Das ist eigentlich immer notwendig.

Aber war es denn früher sauberer? Gemäß den alten Bildern hat der Autor nicht den Eindruck, dass dem so war. Es ging wohl auch nicht so viel anders zu, als es heute bei uns abläuft. Dies ist die Beurteilung des Autors.

Es muss heutzutage natürlich ein anderes Verhältnis zu Aufgeräumtheit, Sauberkeit, Ordnung etc. unterstellt werden. Diesen höheren Anspruch stellen wir auch selbst an uns, auch wenn wir ihn nicht immer und überall erfüllen können. In den letzten Jahren hat sich bei uns einiges zum Besseren hin entwickelt; es könnte aber auch noch mehr sein.

Der Rede kurzer Sinn: schauen wir uns einmal zwei Bilder an unter dem Aspekt einst und jetzt. 1963 fotografierte Walter Steingahs die beiden Triebwagen. VT 51 war im oberen Innenhof abgestellt. Er wuchs damals schon so zu, wie es um D 3 und die „Röhre“ (Wg 35) bis 2006 jahrelang auch geschah.

Erst durch das Verbringen der Röhre nach Pilsen und dem Aufräumen nach der Sanierung der alten Wagenwerkstatt konnte die Örtlichkeit richtig gesäubert werden.

Auf dem zweiten Bild ist der VB 50 auf der Untersuchungsgrube. Man sehe sich nur genau die Mauer und das davor liegende Gleis 11 an.



Da kommt einem der heutige Zustand fast edel vor.

Andere Bilder, z. B. vom Umladebahnhof, zeigen ähnliches. Überall standen Güterwagen (siehe auch Foto auf Seite 12). Es lag damals allerdings kein Gleismaterial herum. Wegen der vielen Gleisarbeiten in den letzten Jahren hat sich einiges angesammelt. Das ist richtig. Aber früher gab es dafür rund um die Dampflokbearbeitungsanlagen auch viele Dreckecken. Das hat einfach dazu gehört. Hat das die Leute gestört? Könnte sein, aber was hat man dagegen unternommen?

Es wird heutzutage bei uns mehr gesammelt als früher, sei es aus finanziellen Gründen oder auch, dass die Beschaffungsmöglichkeiten nicht mehr so einfach wie früher sind. Was alles so herumsteht, wird gerne vorschnell als Schrott be-

zeichnet. Dass das für eine Eisenbahn immer nur Waren- und Arbeitsvorräte darstellen, ist einem fremden Dritten nicht direkt erkenntlich und wohl auch nur schwer klarzumachen.

Z. B. die alten Güterwagen der Brohltalbahn wollen wir auch nicht verschrotten. Damit sind wir in einer Zwickmühle. Es fehlt an frei-

willigen Helfern, die sich an die Aufarbeitung machen. Einige Fahrzeuge könnten aber schon verkauft werden, wenn sich denn ein Käufer fände.

Was aber auch ein Thema ist, ist, dass früher ein Unkrautvernichtungsmittel gespritzt worden ist, was der Natur wirklich hart zuge-setzt hat. Das machen wir heute nicht mehr so, weil es auch nicht mehr erlaubt ist. Wir spritzen jetzt mit einem Mittel, das nicht allzu stark ist. Das müssen wir sogar 2x im Jahr ausbringen. Aber trotzdem grünt es und blüht es im Gleis, was früher nicht so war.

Und Bäume gab es früher in den Bahnhöfen und am Gleis wohl nur selten. Der Laubanfall ist heute deswegen schon recht groß.

Text: **Michael Baaden**
Fotos: **Walter Steingahs**



Bilderserie: Lok 11sm- wie es früher war

Im Rahmen der Feier zum hundertjährigen Geburtstag der alten Dame fand auch ein Diavortrag statt, in welchem die letzten Einsatzjahre dieser bemerkenswerten Lokomotive noch einmal vor Augen geführt wurden.

Anhand von Bildern der Herren Theodor Horn und Walter Steingahs wurden bei vielen alte Erinnerungen wach.

Die folgenden Fotos von Theodor Horn und Walter Steingahs aus dem Diavortrag zeigen den letzten Einsatzschwerpunkt der Lok vor dem Lavazug Brohl-Weiler im Jahr 1965.



Vorbereitung für den nächsten Einsatz nach Weiler: An der Bekohlungsanlage in Brohl

Lok 11 mit dem Leerzug nach Weiler auf der Rampe über die DB-Gleise. Im Zuge der Elektrifizierung wurde die Trapezträgerbrücke angehoben, was die Rampenfahrt mit immerhin 10 Wagen sicher etwas anstrengender machte. Wichtig ist hierbei ein hoher Wasserstand im Kessel, damit die Feuerbüchse auch bei der Rückwärtsfahrt auf der Steigung stets von Wasser umspült bleibt.



Auf der Fahrt zum Hafen muss der Zug noch eine Sägefahrt im Umladebahnhof durchführen. Von der Rampe hat der Zug auf das Stumpfgleis vorgezogen, um dann in den rheinseitigen Teil des Umladebahnhofs zurückzudrücken.

Auf dem restlichen Streckenstück zum Rhein wird die B 42 überquert. Die Verkehrssicherung erfolgt noch durch einen Flaggenposten.

*Fotos: Theodor Horn
und Walter Steingahs
Bildtexte: Karsten Friedrichs*



Heute auch wieder (aber anders) vorstellbar: Hochbetrieb im Umladebahnhof vor mehr als 40 Jahren. Nach einer Sägefahrt mit Umsetzen der Lok im Personenbahnhof, überquert der beladene Lavazug aus Weiler die DB-Gleise. Die Schmalspur- und Dreischienengleise im Umladebahnhof sind von Güterwagen aller Art belegt und lassen eine rege Rangiertätigkeit vermuten. Interessant ist auch die teilweise Überspannung der Dreischienengleise mit der DB-Oberleitung.