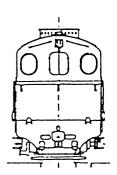


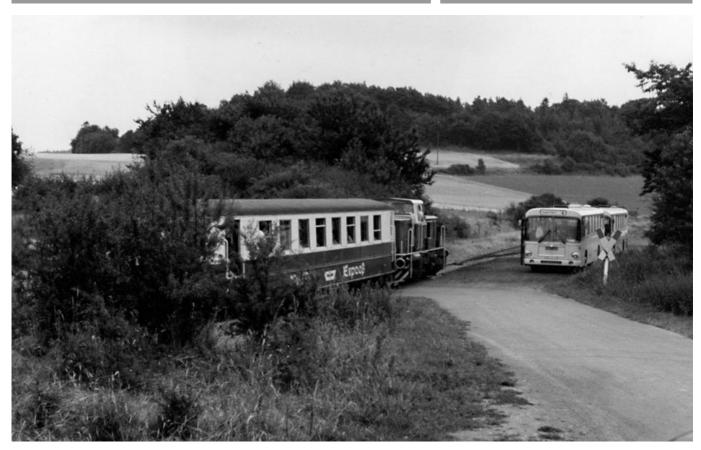
Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V. 19. Jahrgang II / 2007





Vulkan-Expreß



1982: Der originale Vulkan-Expreß mit der Diesellok D 4 und dem Salonwagen VB 50 im Endhaltepunkt Engeln.

IMPRESSUM:

Herausgeber:	ısgeber:
--------------	----------

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

Brohl-Lützing/Rhein Sitz:

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 Kümpel 20 · 53127 Bonn Tel. (0228) 28 30 42 · Fax (0228) 29 90 82 e-mail: pressoeff.vulkan-express@t-online.de Karsten Friedrichs · Kastanienweg 39 · 53503 Bad Honnef Tel. (0 22 24) 47 93 · e-mail: karsten_friedrichs@web.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 Jürgen Langen, Bonn Hans-Josef Merzbach, Bonn Stefan Raab, Brohl-Lützing Andreas Wildeman, Bad Breisig

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

45,– € Einzelpersonen

20,- € Schüler/Studenten/Jugendliche

70.– € Familien

Konten der IBS:

Kreissparkasse Ahrweiler (BLZ 577 513 10)

Beiträge: Kto.-Nr.: 413 195 Spenden: Kto.-Nr.: 518 548

Satzherstellung und Druckabwicklung:

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

email: info@typeservice.de

Erscheinungsweise:

"Die Brohltalbahn" erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Redaktionschluß zu diesem Heft war der 31.01.2007. Die nächste Ausgabe "Die Brohltalbahn" soll Anfang Juli 2007 erscheinen. Redaktionsschluß für "Die Brohltalbahn" III/2007 ist der 30. April 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: 1982: Der originale Vulkan-Expreß mit der Diesellok D 4 und dem Salonwagen VB 50 im Endhaltepunkt Engeln. Mit dem Bus fuhr man damals noch weiter zum Kaffeetrinken nach Kempenich

(Foto: Andreas Wildeman)

INHALT:

Impressum	2
Der Vulkan-Expreß besteht 30 Jahre	
Bau des Bahnhofs Kempenich – Teil 2	6
Denkmalschutz für Lok 11 sm	7
Was ist ein geschütztes Denkmal?	8
Bericht des Schatzmeisters	9
Weihnachtsmarkt in Brohl	9
Werbung für Lok 11 sm in Berlin	10
Wieder 25 Jahre Arbeitnehmerjubiläum	11
Sanierung Tönissteiner Viadukt (1)	12
Silvesterfahrt oder endlich genug Personal?	
Stützmauer vor Einsturz bewahrt	13
Sanierung Tönissteiner Viadukt (2)	

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

06.04. Karfreitag – Saisonstart 2007

08./ Ostereierfahrten mit dem

09.04. Vulkan-Expreß

12.05. Früh-Kölsch-Fahrt:

14:10 Uhr ab Brohl/Rh. nach Engeln; anschliessend im Lokschuppen "en ne Kölsche Ovend"

Malletdampflok der HSB zu Gast im 02.-

17.06. Brohltal; Sonderfahrplan.

03.06. Dixieland-Fahrt:

9:30 Uhr ab Brohl/Rh. nach Engeln; In der Royal's Vulkan-Stube begleitet Sie Banjopit's Dixie Crew beim rustikalen Buffet. Rückfahrt 16:30 Uhr

08.-**Bahnfest im Brohltal:**

10.06 30 Jahre Vulkan-Expreß, 20 Jahre IBS. Sonderprogramm, Sonderfahrplan.

15.06. Eisenbahnfreundetag:

Sonderprogramm, Sonderfahrplan.

24.06. Drei-Quellen-Fahrt:

9:30 Uhr ab Brohl/Rh.; Wanderung zu 3 Mineralguellen ab Haltepunkt Schweppenburg mit Verpflegung in Burgbrohl; anschl. Fahrt nach Engeln. Rückkunft 17:45 Uhr Brohl/Rh.

Der Vulkan-Expreß besteht 30 Jahre

Wenn Sie, sehr geehrte Leserinnen und Leser, diese Ausgabe unserer Vereinszeitung in den Händen halten, besteht die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH bereits seit 15 Jahren (Gründungsdatum 30.3.1992).



Fahrkarte Nr. 48
guiltig tier die Eröffnungstahr and dein
"Vulkan-Express"
von Brohi nach Engeln am 25 März 1977
BRICH-LESENBAHN
G. mbH
5474 Brohl-Lützing 1

Original-Fahrkarte Nr. 88 für die Eröffnungsfahrt mit dem Vulkan-Expreß von Brohl nach Engeln am 25.03.1977 (IBS-Archiv)

Zusammen mit dem doppelt so alten "Vulkan-Expreß" (1. Fahrt Freitag, 25.3.1977) sowie der 20 Jahre alten Interessengemeinschaft (Gründungsdatum 2.9.1987) sind die Daten Anlass, zurück und voraus zu blicken.

Erinnern wir uns zunächst an die sich lange hinziehende Zeit der Gründungsphase der Betriebs-GmbH in den Jahren 1990 bis 1992. Es wurde die Zukunft der Brohltalbahn in einigen Gutachten und vielen Gesprächen sehr intensiv diskutiert.

Brohltal-Eisenbahn-GmbH Die zog sich zum 31.3.1992 aus dem Fahrdienst zurück, weil die Prognosen den weiteren Betrieb negativ beurteilten. Daher gab es von vielen Seiten gewisse Gedanken auch einige Politiker sahen das so: Lasst die IBS mal machen, die werden eh' nicht lange durchhalten. Aber man gab uns trotzdem die Chance, den Betrieb vollständig zu übernehmen. Ein gewisses Vertrauen brachte man uns aus den letzten bzw. ersten fünf Jahren der IBS-Mithilfe seit 1987 schon entgegen.

Doch gab es auch genügend engagierte Menschen in der IBS und darüber hinaus, die die touristische Bedeutung der Brohltalbahn für die Region spätestens seit 1987 erkannt hatten, mit der Zielsetzung, die Brohltalbahn in ihrer Gesamtheit und auf Dauer zu erhalten. Wo gab es das sonst noch, eine komplette Schmalspurbahn mit Güterverkehr,

> Hafenanbindung und Personenverkehr als Gesamtorganismus? Die Übernahme des Betriebs konnte man nur als echte Chance begreifen.

Dieses Ziel war auch als Vereinsziel damals selbstverständlich. Die Institution "Vulkan-Expreß" konnte 1991 bereits 51.000 Personenbeförderungen vorweisen. Tonnagen

und Preise im Güterverkehr schienen noch akzeptabel. Das war doch schon eine gute Voraussetzung, um die Sache selbst in die Hand zu nehmen. Natürlich sieht aus der Sicht eines Fördervereins die Sache immer einfacher aus, als sie tatsächlich ist. Was für ein Glück, dass alles so eingetroffen ist, wie man es geplant hatte.

Doch nun zum kleinen Zug mit dem großen Namen. Der "Vulkan-Expreß" bestand bei seiner EinweiAus späterer Sicht war die Einrichtung des "Vulkan-Expreß" eine weitblickende und grundlegende Entscheidung. Für die IBS bedeutete das die Grundlage, sich als Verein zu gründen und daraus dann die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH als Arbeitsplatz für zunächst vier Arbeitnehmer zu entwickeln. Heute hat die Betriebs-GmbH ca. 11 Vollarbeitsplätze.

Etwas ganz Besonderes war es dann aber nicht, dampfte es 1992 doch rund herum auf allen Privatbahnen schon wieder ganz kräftig. Dagegen hatte es ein Dieselzug, wenn auch in einer grandiosen Landschaft, ziemlich schwer. Aber bei den wenigen, echten Eisenbahnfreunden oder auch Privatbahnfreunden fiel die Entscheidung im Jahr 1977 für den "Vulkan-Expreß" auf fruchtbaren Boden. Der Chronist erinnert sich noch, wie es bei der DGEG damals hieß: Bei der Brohltalbahn fährt demnächst wieder ein Personenzug. Wir fahren die ersten beiden Züge (27.3. und 3.4.1977). Näheres dazu ist im IBS-KURIER III/1997 nachzulesen.

Wie kam es zum Begriff "Vulkan-Expreß"? Nach Aussagen vom ehemaligen Geschäftsführer Walter Henseler haben er und sein Sohn den Ausdruck mitgeprägt, als



Landrat MYK Dr. Klinkhammer begrüßt die Fest-Fahrgäste am 25. März 1977 vor dem Wagen VB 50 des neuen Vulkan-Expreß (IBS-Archiv; Foto:Säuberlich; ehemals: Li.Bi.St.DB-Dir. Köln)

hung im Jahr 1977 aus der für Eisenbahnfreunde legendären Lok D 4 (BB, Bauj. 1958, MAK) und dem Wagen VB 50 (ehem. VT 50, Bauj. 1925, DWK).

im Rahmen einer "kreisweiten Findungskommission" Namensvorschläge sondiert wurden. Andere schreiben den Ausdruck dem damaligen Kreisarchivar Ignatz Görtz zu.

Wie dem auch sei, dieser großartige Name steht für die durchfahrene Landschaft. Das Brohltal ist Teil des jüngsten deutschen Vulkangebietes der Osteifel (heute Vulkanpark). Viele Vulkankegel als Taufpaten reihen sich an der Strecke der Brohltalbahn, so dass man über die Namensgebung kaum verwundert sein kann. Touristisch war die Namensgebung einfach großartig.

Nach dem damals neu erstellten BEG-Prospekt wurde der "Vulkan-Expreß" als "Romantische Reise mit der Brohltal-Eisenbahn" vermarktet. Nur, wie wenige Faltblätter wurden denn unter die Leute gebracht? Ansonsten fristete der "Vulkan-Expreß" in den ersten zehn Jahren unter den sich immer weiter entwickelnden Museumsbahnen in Deutschland



Vulkan-Expreß mit dem beliebten offenen Wagen 458 vor dem vulkanischen Schellkopf mit dem ergiebigen Phonolithsteinbruch (Foto: Ortwin Wildeman)

eher ein Schattendasein. Da nützte es auch nichts, dass ab dem Jahr 1985 der offene Güterwagen 458 ebenfalls zur Personenbeförderung hergerichtet wurde.

Über Beförderungszahlen von 4.000 p.a. kam man nicht hinaus, aus heutiger Sicht konnten es auch nicht mehr sein. Nur wenige Fahrtage, nur ein Personenwagen, Fahrzeiten, Werbung kamen dem großen Publikum nicht gerade entgegen, auch als der Fahrtag von Freitag auf Samstag gelegt wurde.

Und, man muss es so klar sagen, Eisenbahnfreunde waren in Brohl nicht so gern gesehen. Somit fiel auch der ehrenamtliche Ertrag aus der Arbeitskraft insbesondere bei Werbung und Fahrgastbetreuung nicht an. Wundern darf man sich daher über den schwachen Erfolg nicht. Obwohl sich mehrfach Eisenbahnfreunde bemüht hatten, tätig werden zu dürfen, sollte wohl lieber nur ein kleines Feuer den Kessel unter Dampf halten. Stand vielleicht immer eine drohende Stillegung im Raum, und man wollte deswegen nicht mehr? Eine agile Privatbahn diesbezüglich war die Brohltalbahn wohl nicht. Es ist aber auch zuzugeben, dass manche Bahnfreunde die klare Haltung des Geschäftsführers geradezu herausforderten. Der bekannte Eisenbahnfreundeordner gibt darüber Auskunft. Somit bestand keine Mög-

> lichkeit und kein Wille, vor dem Jahr 1987 den "Vulkan-Expreß" groß herauszubringen.

Es bedurfte erst verschiedener und entscheidender Vorgänge im 10. Jubiläumsjahr, um den dahindümpelnden "Vulkan-Expreß" auch in das große öffentliche Bewusstsein zu befördern. Zunächst übernahm am 1.1.1987

ein neuer Geschäftsführer die Geschicke der Brohltalbahn. Kai Wehrmeister kam aus der Privatwirtschaft und ging die Dinge aus etwas anderer Sicht an. Er hörte sich ab März 1987 die Vorschläge der Eisenbahnfreunde an, eine Museumsbahn im Brohltal aufzuziehen. Bald darauf erfüllten Hiobsbotschaften einer drohenden Stilllegung das Tal, da die Kali-Chemie (der damalige Verlader) den Bahntransport auf nur noch 5.000 t/a zurückfahren wolle.

Aufgrund der großen Publizität in den 3 überörtlichen Zeitungen und der Fachpresse, nahmen sich immer mehr Eisenbahnfreunde der Brohl-

talbahn an und schafften mit neuen Verbindungen und guter Werbung ein positives Klima für den Weiterbetrieb und volle Züge ab Juli 1987. Den lokalen und zuständigen Politikern müssen die Eisenbahnfreunde damals große Probleme bereitet haben, wollte man doch ganz was anderes als sie. Politisch war wohl klar, dass die Brohltalbahn auf großen Längen dem Bundesstraßenausbau Platz machen sollte. Die Grundstücksverwerter hatten sich schon konkrete Ziele gesetzt. Aus heutiger Sicht hat wohl die hinter den Vorschlägen der Bahnfreunde stehende Presse den notwendigen öffentlichen Druck erzeugt, den Betrieb der Bahn ab 1988 vorerst fortzuführen, was denn auch bis 31.3.1992 durch die Brohltal-Eisenbahn-GmbH geschah.

Seit der Aufgabe des Betriebs fungierte die Brohltal-Eisenbahn-GmbH nur noch als Busbetreiberin sowie Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft, letzteres jedoch ohne eigenes Engagement. Man überließ die Bahnangelegenheiten einfach der neuen Betriebs-GmbH.

Im Jahr 1995 wurde die BEG aufgespalten und der Busverkehr in die neue AWV Ahrweiler-Verkehrsgesellschaft mbH ausgegliedert. Der Kreis übertrug seine Geschäftsanteile auf die Verbandsgemeinde Brohltal, die heute zu 96% Eigentümerin der Infrastruktur ist. Seither ist wieder ein erfreuliches Interesse der BEG an der Brohltalbahn und der durch sie bewirkten Touristik festzustellen, was mit einer bis heute anhaltenden Investitionstätigkeit an Gleisanlagen, Bahnhöfen, Umfeldgestaltungen und Brücken einhergeht.

Sofort nach dem 10 Jahre-Jubiläum am 25.3.1987 begannen, sich langsam steigernd, die Aktivitäten der Eisenbahnfreunde wie: andauernde Informationen an Presse, Funk und Fernsehen, Mithilfe im Zug beim Verkauf und Wagenpflege, Fahrgastbetreuung, Besorgung von Wagenmaterial bei DGEG und

Öchsle, Nikolausfahrten, Saisonausweitung etc. Die Fahrgastzahlen "explodierten" für damalige Verhältnisse. Die Eisenbahnfreunde organisierten sich dann offiziell am 2. September 1987 zur Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn (e.V.). Wer dachte denn damals an Stilllegung? Von den Eisenbahnfreunden jedenfalls niemand! Die Zuversicht in die Brohltalbahnzukunft war ungebrochen, außer beim BEG-Aufsichtsrat, der die Stillegung bereits beschlossen hatte. Dies alles beeindruckte auch die Politiker, die bei der Brohltal-Eisenbahn-GmbH das Sagen hatten. Die IBS hätte auch schon im Jahr 1987 eine Betriebs-GmbH gegründet, wenn dies notwendig geworden wäre. Zum Glück führte die BEG aber den Betrieb weiter bis zum 31.03.1992.

Auch das gehört zur Geschichte des "Vulkan-Expreß": Wenn die große Krise bei der Brohltalbahn ausgerufen wird, dann wird ihr geholfen. Das war schon so 1920 und 1962. Die 3. Krise wurde Ende 1987 gemeistert. Danach gab es keine Krise mehr, auch wenn es manchmal recht brenzlig schien. Mit zunehmendem Wagenpark war der "Vulkan-Expreß" in den folgenden Jahren in der Lage, die immer zahlreicher das Brohltal und seine Eisenbahn besuchenden Fahrgäste aufzunehmen. In den Jubiläumsjahren 2001 und 2002 erbrachten die Mitarbeiter jeweils ca. 90.000 Beförderungen, so viel wie in den letz-



Diesellok D 4 im Einsatz bei der Rhätischen Bahn in Landquart. Sie führt dort und in anderen Verschiebebahnhöfen – nach Totalrevisionen – Rangierdienste aus. (Foto: Ortwin Wildeman)

ten 23 Jahren vorher nicht. Mittlerweile pendeln die Nutzerzahlen um die 70.000. Die deutschlandweite Bekanntheit des "Vulkan-Expreß" hat bereits im Jahr 1989 zur Eintragung von 2 Warenzeichen und 3 Geschmacksmustern geführt.



Der heutige Vulkan-Expreß mit vielen Personenwagen, dem PS-starken Triebwagen VT 30 als Zugpferd und einer Diesellokomotive als Schiebelok auf der Steilstrecke zwischen Oberzissen und Brenk. Der Fotoblick geht über das Brohltal mit dem beherrschenden Hufeisenvulkankegel Bausenberg und das Rheintal hinweg bis weit in den Westerwald. (Foto: Michael Baaden)

Von Anfang an bemühte sich die IBS, die Fahrgäste nicht nur zu transportieren. Vielmehr gehörte immer die gute Betreuung in gastronomischer und touristischer Hinsicht zum Programm.

Denn alles zusammen erzeugt erst bei den Benutzern das Zufriedenheitsgefühl, was zum Wiederkommen und Weitersagen führt. Mit der Betreuung der Fahrgäste

fängt es in der letzten Zeit jedoch etwas zu hapern an, da nicht immer genügend Mitstreiter dabei helfen. Von 1990-2001 verfügte der Vulkan-Expreß sogar über eine Dampflokomotive im regelmäßigen Einsatz auf der Talstrecke.

Es werden alle Anstrengungen unternommen, den Dampfbetrieb wieder möglich zu machen, was jedoch mit Lok 11sm sehr kostenintensiv ist.

mäßig hat sich alles geändert. Lok D 4 ist an die Rhätische Bahn verkauft worden.

Der "Vulkan-Expreß" seit 1987 ist

nicht mehr der kleine Zug aus den

ersten zehn Jahren. Er wird nicht

mehr ganz ehrenamtlich geführt,

was 1992 zugleich als Erfolg die

Festeinstellung von vier Mitarbei-

VT 30 als stärkster Schmalspurtriebwagen in Deutschland bereichert den Lokomotivpark seit 1989. Wagen VB 50 wurde seit 1996 nicht mehr eingesetzt wegen grundlegender Karosserieschäden. Nach der Aufarbeitung steht er seit dem Jahr 2005 erneut zur Verfügung. Ansonsten zeigt sich der Vulkan-Expreß im Jahr 2007 wieder von seiner farblich besten Seite. Die neuen Wagen von der Berner Oberland-Bahn verstärken den Wagenpark, um Aufarbeitungen der älteren Waggons möglich zu machen. Fuhr man früher mit ein bis zwei Wagen, sind heute schon mal neun bis zehn im Einsatz. Dass dies nicht dauerhaftes Ziel sein kann, versteht sich von selbst. Nur die Oualität zählt. Und die bedeutet für die Brohltalbahn die touristische Zukunft.

Michael Baaden

Bau des Bahnhofs in Kempenich?

– Teil 2 –

Lieber Leser, Sie erinnern sich? In Heft IV/2005 war ich mir nicht ganz sicher, ob nicht doch bald wieder ein Zug nach Kempenich fahren würde. Es wurde vom Bau des Bahnhofs und ähnlichen Aktivitäten gesprochen. Nunmehr ist mir die Sache klar.

Nachdem im September 2006 in der Olbrück-Rundschau eine "Benutzungs- und Mietordnung für den Bahnhof Kempenich" bekannt gemacht wurde und im redaktionellen Teil berichtet wurde "Vereinshaus im alten Bahnhof fast fertig" war mir klar, dass der Bahnhof zwar kein Bahnhof mehr werden soll, aber trotzdem heißt der Bahnhof auch in Zukunft noch oder wieder Bahnhof. Das soll uns alle freuen, auch dass die Gemeinde Kempenich den alten Bahnhof der Brohltalbahn gekauft hat und ihn unter dem Namen Bahnhof den Vereinen zur Verfügung stellt. Übers Sommerhalbjahr 2006 erfolgte die Herrichtung des Gebäudes einerseits mit Firmen andererseits mit den Gemeindearbeitern und örtlichen Vereinen. Daher wird der Bahnhof auch offiziell als Vereinshaus bezeichnet.

Gebaut um die vorletzte Jahrhundertwende erfolgte die Aufnahme des Schienenverkehrs nach Kempenich am 7. Januar 1902. Ende der 30er Jahre vergrößerte die Brohltalbahn den Bahnhof mit dem eingeschossigen Anbau zur Burgstraße hin.



Das Bahnhofsgebäude in Kempenich mit dem hell verputzten Anbau im Jahr 1971 (Foto: Hans Josef Merzbach)



Nach wie vor ist es der "Bahnhof Kempenich". Nach der Einstellung des Schienenbetriebes wurden dann auch die Gleisanlagen beseitigt. (Foto aus dem Jahr 1971: Hans-Josef Merzbach)

Nach Einstellung des Schienenbetriebs im Jahr 1974 zwischen Engeln und Kempenich, lagen die Betriebsgebäude brach.

Im Jahr 2002 erwarb die Ortsgemeinde das Bahnhofsgelände mit dem Bahnhofsgebäude und den Bushallen im Hintergrund des Areals. Vereine aus dem Ort machten Vorschläge, das ehemalige Bahnhofsgebäude als Vereinsheim auszubauen. Aus vielen Vereinen kamen Anregungen und Zusagen für Hilfeleistungen zur Verwirklichung des Vorhabens.

Geplant wurde dann ein Anbau mit Integrierung des bestehenden Bahnhofsgebäudes, welches saniert werden sollte. So wurde hinter dem

Gebäude ein eingeschossiger Baukörper mit flachgeneigtem Dach in Holzrahmenbauweise errichtet

Zwischen Alt- und Neubau wurde ein Flachdachzwischentrakt als Eingangsbereich eingeplant. Im Altblau wurden dringend benötigte Vereinsräume (Archiv) und ein Gemeindebüro eingerichtet. Ein Raum für Veranstaltungen, der auch privat gemietet werden kann, entstand im Neubau.

Die Kosten der Maßnahme betrugen rd. 286.000,– €. Aus dem Topf der Dorferneuerung konnten 144.400,– € (55%) in das Projekt mit einfließen.

Freiwillige Arbeitsleistungen von über 3000 Stunden von ca. 50 Personen mit einem Gegenwert von rd. 90.000,– € flossen in das Gemeinschaftswerk. Das kommt uns doch bekannt vor.

Die IBS begrüßt, dass man die weit blickende Idee der Erhaltung des Bahnhofs hatte und dieser als gebietstypisches Haus wieder eine Zukunft hat.

Der Bahnhof kann jederzeit angemietet werden, Anmeldungen nimmt Ortsbürgermeister Jochen Seifert entgegen, der zwischenzeitlich zum Oberbahnhofsvorsteher befördert wurde. Am 2. Dezember 2006 konnte man den neuen Bahnhof bei einem "Tag der offenen Tür" besichtigen. Zu bewundern war eine Ausstellung mit alten Bildern vom Bahnhof, die von dem örtlichen Heimatverein betreut wurde.

Michael Baaden



Denkmalschutz für Lok 11sm

Vollzug des Landesgesetzes zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmäler (Denkmalschutz- und -pflegegesetz –DSchPflG–) vom 23.03.1978 (GVBI. S. 159) in der derzeit gültigen Fassung.

Unterschutzstellung der 11 sm, schwere Mallet-Dampflokomotive der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund des § 8 i.V.m. § 3 DSchPflG ergeht im Benehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz, Mainz, folgende Entscheidung:

Die in Ihrem Eigentum stehende schwere Mallet-Dampflokomotive 11sm ist ein bewegliches technisches Kulturdenkmal im Sinne von § 3 DSchPflG und wird hiermit unter Schutz gestellt.

Begründung: Die Tenderlokomotive 11sm ist die letzte heute erhaltene Dampflokomotive der alten Brohltalbahn. Die Lok wurde 1906 von der Firma Humboldt unter der Fabriknummer 348 in Köln-Kalk gebaut. Ursprünglich besaß die Brohltalbahn drei baugleiche Dampflokomotiven. Sie waren zwischen 1904 und 1965 auf der Strecke der Brohltalbahn zwischen Oberzissen und Kempenich eingesetzt, bis sie von Diesellokomotiven abgelöst wurden. Sie ist mit 48 Tonnen eine schwere und sehr leistungsfähige Nassdampf-Tenderlok. Der Kohlenvorrat wurde in der Lokomotive transportiert. Ebenso wurde ein Wasservorrat von 5 cbm

mitgeführt. Die Lok diente dem Gütertransport von Baustoffen aus der Eifelreglon, überwiegend Abfuhr von Steinen und Erden des vulkanischen Brohltals, sowie dem Personenverkehr.

In ihren wesentlichen Baugruppen, d.h. Kessel, Fahrwerk und äußerer Erscheinung, entspricht sie im wesentlichen ihrem Auslieferungszustand.

Die Bremsanlage wurde in den 1930er Jahren mit einer zusätzlichen Druckluftbremse nachgerüstet - eine technische Veränderung, die heute noch deutlich sichtbar ist. Die Lok weist als Besonderheit eine in den 30er Jahren angebaute Regelspurpufferbohle auf, die die Beförderung von Normalspurgüterwagen auf dem Dreischienengleis (Spurweiten 1000 und 1435 mm) zum Brohler Rheinhafen ermöglicht. Druckluftbremse und Regelspurpufferbohle bedingten gegenseitig, um den Verkehr auf dem Dreischienengleis durchführen zu können.

1968 wurde sie von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) erworben und in deren Museum in Viernheim aufgestellt. Als das Museum 1989 geschlossen wurde, erhielt die Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn (IBS) die Lok zunächst leihweise, bis sie diese im Jahr 1999 dann ankaufen konnte.

Die Lok 11sm repräsentiert in ihrer Bauart den schmalspurigen Verkehr vor schweren Zügen auf den Steigungsstrecken der Mittelgebirge. Die Bauart Mallet war an der Wende zwischen dem 19. und 20. Jahrhundert prägend, weil bei dem innewohnenden Konstruktionsprinzip eine Energieeinsparung durch eine doppelte Dampfdehnung in zwei Zylindergruppen (Hoch- und Niederdruckteil) erreicht wurde. Die schwere Vierzvlinderverbundmaschine 11sm, Fabrik-Nr. 348, stellt ein Zeugnis des geistigen Schaffens sowie des technischen Wirkens zu Beginn des 20. Jahrhunderts dar. Aus diesem Grund besteht

an ihrer Erhaltung und Pflege ein öffentliches Interesse aus technisch-geschichtlich-wissenschaftlichen Gründen. Ihr Erhalt dient weiterhin der Förderung des geschichtlichen Bewusstseins, der Heimatverbundenheit sowie der Belebung und Werterhöhung der Umwelt.

Die Kreisverwaltung Ahrweiler als Untere Denkmalschutzbehörde ist auch für die Unterschutzstellung zuständig (§ 24 Abs. 3, Abs. 2 Ziffer 3 DSchPflG).

Sie haben sich mit der Unterschutzstellung des in Ihrem Eigentum befindlichen Kulturdenkmales schriftlich einverstanden erklärt, die Verbandsgemeinde Brohltal, Niederzissen, hat keine Bedenken erhoben (§ 8 Abs. 5 DSchPflG).

HINWEISE ZU DIESER UNTERSCHUTZSTELLUNG

Diese Unterschutzstellung wird gemäß § 10 DSchPflG in das bei der Kreisverwaltung Ahrweiler, Wilhelmstraße 24-30, 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler, geführte Denkmalbuch eingetragen. Durch diese Unterschutzstellung entstehen für Eigentümer, sonstige Verfügungsberechtigte und Besitzer des Kulturdenkmales folgende Pflichten:

1. Pflicht zur Erhaltung und Pflege (§ 2 DSchPflG) und Wiederherstellung und Erhaltung (§ 14 DSchPflG): Eigentümer, sonstige Verfügungsbe-

rechtigte und Besitzer sind verpflichtet, das Kulturdenkmal im Rahmen des Zumutbaren zu erhalten und zu pflegen (§ 2). Wird dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, kann die Untere Denkmalschutzbehörde die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen anordnen und mit Vollstreckungsmaßnahmen durch setzen.

Falls er das geschützte Kulturdenkmal beschädigt, hat er auf Anordnung der Unteren Denkmalschutzbehörde die Maßnahmen einzustellen und den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen (§ 14).

- 2. Anzeige- und Hinweispflicht (§ 12 DSchPflG): Schäden Mängel, die die Erhaltung des geschützten Kulturdenkmales gefährden, sind unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen. Die Absicht, das geschützte Kulturdenkmal zu veräußern, ist rechtzeitig der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen. Vor Abschluss eines Kaufvertrages hat der Eigentümer den Erwerber darauf hinzuweisen, dass der zu verkaufende Gegenstand ein geschütztes Kulturdenkmal ist. Der Verkauf ist der Denkmalschutzbehörde Unteren vom Veräußerer unter Angabe des Erwerbers unverzüglich mitzuteilen.
- (§ 13 3. Genehmigungspflicht DSchPflG): Ein geschütztes Kulturdenkmal darf nur mit Genehmigung der Unteren Denkmalschutzbehörde: zerstört, abgebrochen, zerlegt oder beseitigt, umgestaltet oder sonst in seinem Bestand verändert, in seinem Erscheinungsbild nicht nur vorübergehend beeinträchtigt, von seinem Standort enffernt werden. Die Instandsetzung des geschützten Kulturdenkmales, soweit sie nicht einer Genehmigung bedarf, ist unter genauer Beschreibung der geplanten Maßnahme mindestens zwei Monate vor Beginn der Arbeiten der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen.
- **4.** Ordnungswidrigkeiten (§ 33 DSchPflG): Verstöße gegen die vorgenannten Verpflichtungen stellen Ordnungswidrigkeiten dar und können mit Geldbußen bis zu 1.000.000,− € geahndet werden.
- 5. Zuschüsse: Das Land Rheinland-Pfalz gewährt Zuschüsse für Bauzustands- und Bauerhaltungsmaßnahmen. Wir fügen Ihnen als Anlage ein Merkblatt des Landesamtes für Denkmalpflege, Mainz, bei, aus dem Sie die einzelnen Voraussetzungen ersehen. Anstelle eines Zuschusses kann auch eine steuerliche Abschreibung von Vorteil sein. Hierzu haben wir Ihnen ein weiteres Merkblatt beigefügt.

Kreisverwaltung Ahrweiler 25.10.2006 **Dr. Jürgen Pföller,** Landrat

Was ist ein geschütztes Denkmal?

§ 3 Denkmalschutz- und -pflegegesetz lautet: Kulturdenkmäler sind Gegenstände aus vergangener Zeit.

- 1. die
- a) Zeugnisse, insbesondere des geistigen oder künstlerischen Schaffens oder des handwerklichen oder technischen Wirkens.
- b) Spuren oder Überreste menschlichen Lebens oder
- c) kennzeichnende Merkmale der Städte und Gemeinden sind und
 - 2. an deren Erhaltung und Pflege
- a) aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder städtebauliche Gründen.
- b) zur Förderung des geschichtlichen Bewusstseins oder der Heimatverbundenheit oder
- c) zur Belebung und Werterhöhung der Umwelt ein öffentliches Interesse besteht.

Hier wird ein sehr weit gespannter Denkmalbegriff festgeschrieben, der die Abkehr von den einmaligen Superdenkmälern auf dem Niveau z.B. der Porta Nigra in Trier bedeutet. Dem liegt die Erkenntnis zu-



Lok 11sm

1sm (Foto: Ortwin Wildeman)

grunde, dass auch schlichtere Gegenstände durchaus erhaltenswert sein können. Die Bewertung dieser Rechts- und Sachlage fällt im Urteil der Bevölkerung unterschiedlich aus. Es zeigen sich zwei Standpunkte, die in ihren extremen Positionen ebenso gegensätzlich wie unrealistisch sind.

Der erste Standpunkt ist der mancher Eigentümer, deren Haus unter Denkmalschutz gestellt werden soll. Er ist durch Unmut und Abwehr gekennzeichnet. Viele Eigen-

tümer empfinden die bevorstehende Unterschutzstellung als Bedrohung. Sie sehen darin bereits eine Beschneidung ihrer Freiheiten, ein Beispiel staatlicher Eingriffe in Grundrechte des Bürgers.

Diese Auffassung verkennt das Wesen der Unterschutzstellung. Wer ein Kulturdenkmal sein eigen nennen darf, besitzt einen Gegenstand, der für die Allgemeinheit von besonderem Wert ist. Der Eigentümer trägt – unabhängig von einer förmlichen Unterschutzstellung ohnehin die Verantwortung für die Erhaltung und Pflege. Das ergibt sich nicht erst aus § 2 Abs. 1 DSchPflG, sondern bereits aus Artikel 14 des Grundgesetzes, wonach iegliches Eigentum nicht schrankenlosen Nutzung und Verfügungsgewalt unterliegt, sondern zugleich dem Wohl der Allgemeinheit dienen soll.

Der förmliche Bescheid der Unteren Denkmalschutzbehörde ändert dieser Situation prinzipiell nichts. Der Verwaltungsakt begründet keine weiteren Pflichten, vielmehr ist er lediglich eine verbindliche Feststellung, ob ein Kulturdenkmal vorliegt oder nicht. Ohne Bedeutung ist des Weiteren, ob sich das Objekt in einem guten oder eher bedauernswerten Erhaltungszustand befindet. Unerheblich ist ferner, ob der Eigentümer eventuell notwendige Sanierungsmaßnahmen finanzieren kann. All dies steht der rechtmäßigen Unterschutzstellung nicht entgegen.

Der zweite, nahezu entgegen gesetzte Standpunkt ist der, der vornehmlich von Menschen vertreten wird, die engagierte und begeisterte Denkmalschützer sind oder werden wollen. Die Unterschutzstellung wird als positiver Baustein für eine dauerhafte Erhaltung empfunden. Und dies ist bei der IBS genau der Fall. Einem Eigentümer kann im Interesse der Allgemeinheit manches, aber nicht zuviel zugemutet werden. Die Unterschutzstellung ist zunächst als bloße behördliche

Feststellung nur ein ganz kleiner Schritt auf dem Weg zur Erhaltung eines Denkmals. Hinsichtlich des tatsächlichen Zustandes bewirkt sie nichts.

Allerdings kann und sollte sie das Wertebewusstsein des Besitzers erhöhen und ihm für staatliche Erleichterungen und Finanzhilfen eine Grundlage verschaffen. Sofern die finanzielle Situation es zulässt, bleibt als Hoffnung und Ausblick,

dass Eigentümer aufgrund ihres wachsenden Besitzerstolzes und Verantwortungsbewusstseins primär selbst die Initiative ergreifen.

Bezüglich Lok 11sm heißt das, die IBS hat die Initiative ergriffen, das Erste Rollende Denkmal in Rheinland-Pfalz wieder betriebsfähig herzurichten. Sie leistet dazu einen hohen Eigenanteil von über 50%. Als historische Eisenbahn ist man eh bestrebt, möglichst viel Origina-

lität zu erhalten. Insoweit werden wir demnächst engagierte Denkmalschützer, was wir bisher aber eigentlich schon waren, wenn auch nicht so ganz, da der praktische Alltag mit modernen Techniken, Werkzeugen, Stoffen etc. oft den Weg des geringeren Widerstands weist.

Bei Lok 11sm sollten aber möglichst keine Kompromisse eingegangen werden.

Michael Baaden



Bericht des Schatzmeisters Neue Mitglieder der IBS

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

Joachim Kluthausen, Bonn Uwe Meiß, Solingen Mathias Hermann, Rheinbrohl Iris Hermann, Rheinbrohl Jaqueline Hermann, Rheinbrohl

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

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bis zum 31.01.2007 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 90.402,-

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab € 50,− erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31.01.2007:

Manfred Haese, Bonn Herbert Mosen GmbH, Brohl Ursula Breuer, Burgbrohl Rudolf Gesell, Andernach Hartmut Halm, Aachen Railogic GmbH, Düren Dr. Erich-Joachim Günter, Meckenheim Dr. Ulrich Hauth, Koblenz Hans-Joachim Boltersdorf, Brohl Rolf Präuner, Koblenz Jürgen Burkard, Heimersheim Ernst Krusemarck, Troisdorf Ulrich Grafmann, Bonn Rolf Sonnenberg, Koblenz Stephan Käufer, Bonn Klaus Schmidt, Troisdorf Dr. Stephan Strojek, Königswinter Wolfgang Schmitz, Bad Honnef Aalschokker Katharina e.V., **Brohl-Lützing** Hartwig Maassen jr., Bonn Manfred Rhodius, Burgbrohl Michael Baaden, Ransbach-Baumbach Anton Lankes, Bonn Werner Meyer, Bornheim-Merten Dietrich Küspert, Langenfeld Michael Haubner, Koblenz Hans-Ulrich Büchting, Swisttal Günter Voeller, Neuwied Helmuth Hombach, Würzburg Ursula Mayer, Mayen Bernd Dettmer, Ense-Bremen

Norbert Diederichs, Brohl Harald Stein, Bonn Manfred Hürter, Glees Joachim Hillenbrand, Neuwied Julius Bau, Köln

Liebe Mitglieder, mit einer Spende unterstützen Sie unsere Spendenaktion 11sm. Damit es wieder heißt: Mit Volldampf ins Brohltal.

Tobias Baaden

Weihnachtsmarft in Brohl-Lützing

Zum ersten Brohler Weihnachtsmarkt hatte man am 2. Dezember 2006 geladen. In unüberbietbarer Lage, nämlich auf Burggut Schloss Brohleck - auch Augustaburg genannt –, war ein kleiner, aber feiner Markt von der Eigentümerfamilie Liebsch, der Ortsgemeinde und einigen Vereinen aufgezogen worden. Nachdem das Schloss in wesentlichen Teilen äußerlich wieder hergerichtet worden ist, setzt es dem Ort die neue Krone auf. Dies ist besonders bei der abendlichen Beleuchtung ein echter Blickfang im Rheintal.

Die Kulisse konnte also schöner nicht sein, obwohl sie noch schöner werden wird, wenn die Sanierung des Burggutes innerlich wie äußerlich einmal abgeschlossen sein wird. Bei solchen Gebäuden kann sich das etwas hinziehen, wie man weiß. Umso besser, dass das Ehepaar Liebsch alle Kräfte mobilisiert,

um das Schmuckstück bald möglich zu sanieren, also beste Aussichten für Brohl. cherung der Brohler Kultur von unseren Fahrgästen gut in Anspruch genommen worden ist. Da kann



Im Innenhof von Burggut Schloß Brohleck -auch Augustaburg genannt- war der letztjährige Weihnachtsmarkt von der Eigentümerfamilie Liebsch, der Ortsgemeinde und Brohler Vereinen aufgezogen worden. (Foto: Michael Baaden)

Zurück aber zum Weihnachtsmarkt, der von 14.00-21.00 Uhr stattfand. Der Andrang der Gäste war überwältigend. Bereits ab 17.00 Uhr hieß es bei einigen Ständen ausverkauft. Es gab aber wieder Nachschub. Das Angebot an allem war umfassend. Doppelbelegungen gab es nicht.

Jeder Stand hatte seine Originalität. Aufführungen von Musikverein, Kindergarten und Schulen sorgten für die stimmungsvolle Ausgestaltung. Eine Kleinbusverbindung zwischen Burg, Ort und Bahnhof fand sehr guten Zuspruch. In unserem Bahnhof und in den Nikolauszügen wiesen wir auf den Markt hin. Es freut uns, dass diese Berei-



Weihnachtsmarktstimmung auf Schloß Brohleck 2006 (Foto: Michael Baaden)

man in den nächsten Jahren bestimmt noch mehr draus machen.

Aufgrund des guten Erfolgs wird der Brohler Weihnachtsmarkt nächstes Jahr wohl an zwei Tagen statt-



IBS-Stand in der "F-Bude" mit Verkaufstisch und Schwibbogen (Foto: Michael Baaden)

finden. Die Brohltalbahn war beim Weihnachtsmarkt mit einem Fernsprechhäuschen aus Blech (F Bude) vertreten, welches mit einem Schwibbogen beleuchtet wurde sowie mit einem Verkaufstisch.

Wie das so ist, die Arbeit bleibt immer an einigen wenigen hängen, so auch hier. Diesen sei hiermit gedankt für Organisation, Häuschenbau, Beleuchtung, Fensterputzen und, und, und.

Michael Baaden

Werbung

für Lok 11sm in Berlin

Während Mama Weihnachtsgeschenke kaufte, standen sich (vor allem) Väter und Kinder die Füße platt und staunten über eine 17 Meter lange LGB-Eisenbahnanlage in den "Potsdamer Platz Arkaden", dem wohl elegantesten, größten und bekanntesten Einkaufszentrum in Berlin.

Zwölf Modell-Dampfloks schnauften durch eine ca. 3 x 5 Meter umfassende verschneite Winterlandschaft, vorbei an 40 Zentimeter hohen Bergen, Wasserfällen, an einer Burgruine und durch einen Tunnel. Die Modellbahn fuhr in der Adventszeit täglich von 11.00 bis 22.00 Uhr.

Ein beruflich in Berlin ansässiges IBS e.V.-Mitglied nutzte die Gunst der Stunde und "schmuggelte" einen "Werbe-Waggon" auf die Anlage

Zusammen mit einem versierten Graphiker wurde kurzerhand ein "11sm-Werbe-Waggon" kreiert und umgesetzt.



Vier Wochen lang – oder umgerechnet fast 300 Stunden – fuhr das Sondermodell Werbung für die Aufarbeitung unserer 11sm.

In der Weihnachtszeit 2007 will der "Bahnbetreiber" die Idee nun vermarkten und die "Werbefläche" auf den LGB-Waggons verkaufen.

Text und Foto: Jürgen Langen



Wieder 25 Jahre Arbeitnehmerjubiläum

Obwohl viele unserer Aktiven die Brohltalbahn als junge Firma ansehen (Warum eigentlich? Die Brohltalbahn wurde dieses Jahr 106 Jahre alt.), müssen wir doch feststellen, dass nunmehr zum zweiten Malein(e) Mitarbeiter(in) bei der Brohltalbahn das 25jährige Berufsjubiläum feiern kann. War es am 2. Mai 2003 Wilfried Thelen, so war am 15. Januar 2007 Hedwig Schüller an der Reihe, den Reigen der Jubilare fortzuführen, aber auch zu

beenden, da keine weiteren Arbeitnehmer von der alten Brohltalbahn auf unsere Betriebs-GmbH übergingen.

Am 01. April 1992 übernahm unsere am 30.03. gegründete Betriebs-GmbH Frau Schüller als Bürokraft mit einer Halbtagsstelle. Zwischenzeitlich entwikkelte sich wegen der guten Fahrgastzahlen daraus eine Ganztagsstelle über das ganze Jahr. Frau Schüller ist der gute Geist unseres Büros im Niederzissener Rathaus, in dem wir seit 01.04.1992 residieren. Es war damals Bürgermeister Sundheimer wichtig, die Tourismusförderung einer Niederlassung des

Vulkan-Expreß im Rathaus der Verbandsgemeinde Brohltal voran zu treiben.

Natürlich hat sich der Fremdenverkehr seither bestens entwickelt, so dass unser Schreibtisch heute nicht mehr der eine von nur zweien in der Tourist Information ist. Insgesamt viermal ist man seit 1992 im Rathaus mit dieser Abteilung umgezogen.

Wie der vorhandene Schriftwechsel ausweist, bewarb sich Frau Schüller am 11. Jan. 1982 bei der Brohltal-Eisenbahn. Bereits am 12. Januar teilt Geschäftsführer Hense-

ler die Bereitschaft mit, "Sie ab 15. Januar ds. Js. als Halbtagskraft in unsere Verkehrsabteilung einzustellen".

Der Briefbogen wies damals folgende Geschäftsfelder aus: Eisenbahn-, Hafenumschlag- und Omnibusbetrieb, Güternahverkehr (DB-Stückgutunternehmer)".

Hedwig Schüller erinnert sich, dass sie am ersten Arbeitstag einen Brief zu schreiben hatte. Ansonsten



Am 15. Januar 2007 gratulierten der Jubilarin Hedwig Schüller die beiden Geschäftsführer Stefan Raab und Michael Haubner zu ihrem 25jährigen Berufsjubiläum bei der Brohltalbahn (Foto: Michael Baaden)

hatte man wohl nicht allzu viel zu tun. Man schob bei der alten Brohltalbahn wohl eher eine ruhige Kugel. Ihr Arbeitsfeld umfasste die Abrechnung mit den Busfahrern sowie die Koordination der Sonderfahrten

Außerdem oblag Frau Schüller die Auswertung der Fahrkarten und die Zuschussbeantragung bei der Bezirksregierung für den Schülerverkehr. Gegen die Abrechnung des Stückgutverkehrs konnte sich Frau Schüller erfolgreich wehren.

Das hat ihr einfach nicht zugesagt. Erst später befasste Frau Schüller sich mit dem Vulkan-Expreß, nach dem der vorher zuständige Mitarbeiter Mathias Kloppe die Brohltalbahn verlassen hatte.

Dabei bekam sie (wenn auch nur am Rande) mit, dass ab ca. April 1987 sich mehr und mehr Eisenbahnfreunde in Brohl einfanden, nachdem die Hiobsbotschaften von einer baldigen Stillegung sich in der Szene verbreiteten.

Ab ca. Juli 1987 halfen viele Eisenbahnfreunde bei der Fahrgastbetreuung bereits mit. Bald sprach

man in der BEG-Verwaltung von den "Idioten", die wieder einmal meinten, der Brohltalbahn helfen zu wollen. Nämlich (wieder einmal) deswegen, weil bereits schon in den siebziger Jahren eine Gruppe Winter bzw. ASOG bzw. AgB auftrat, dies zu tun.

Deren Verhalten machte es den Eisenbahnfreunden der IBS schwer, in der echten 3. Krise ernst genommen zu werden. Interessanter Nebenaspekt war, dass Frau Schüller vor ihrer Zeit bei der Brohltalbahn in Remagen bei der Barmer Ersatzkasse beschäftigt war, und zwar just in dem Haus, das dem späteren IBS-Vorsitzenden Reinhold Esch ge-

hörte. Man kannte sich bereits, als man sich in Brohl traf. Egal was damals war, die IBS hat es vor zwanzig Jahren geschafft, etwas anzustoßen, was seither gut läuft. Hedwig Schüller war dabei in allen Jahren. Wie viele Buchungen hat sie bisher vorgenommen? Wie viele Briefe wurden geschrieben und wie viele Telefonate freundlich geführt? Auch ihr Arbeitseinsatz im Vulkan-Expreß zur Betreuung der Fahrgäste soll hier unbedingt angesprochen werden. Mit ihrer immer freundlichen Art und Außenwirkung vermittelt sie allen ein positives Bild unserer Brohltalbahn.



Die IBS wurde Anfang Oktober 2006 über die damals anstehenden Arbeiten am Tönissteiner Viadukt von der BEG informiert. In die Vorbereitungen waren wir erstmals nicht eingebunden. Ganz allgemein begrüßt unsere Gesellschaft die Verbesserung der baulichen Anlagen. Wir erlauben uns als ideeller und tatkräftiger Förderverein der Brohltalbahn zur Sanierung der Brücke nachstehende Anmerkungen.

Wie den Informationen zu entnehmen war, stand der Abbruch der Basalt- und Ziegelaufbauten des restlichen vierten Mauererkers im Rahmen der Abdichtungsarbeiten an. Wir hatten daraufhin im Kreis unserer aktiven Mitarbeiter diesen Vorgang ausführlich diskutiert. Es ist klare Meinung der Mitarbeiter, dass diese Aufbauten erhalten bzw. auf allen vier Mauererkern neu hergestellt werden müssen, um das historische Aussehen wieder herzustellen. Dies gehört einfach zum eisenbahnhistorischen Ambiente der Brücke sowie der Brohltalbahn dazu. Wir stellen fest, dass es zwischenzeitlich bei der Brohltalbahn keine andere Brücke mehr gibt, die in irgendeiner Weise auf die ursprüngliche Zeit der Erbauung der Eisenbahn hinweist. Vieles ist, wenn auch nur leicht, verändert worden. Z. B. wurde der Oberzissener Viadukt im oberen Teil mit breiten Betongehwegen sehr drastisch verändert.

Die Bahn wurde gebaut, um die Steine und Erden aber auch die Erzeugnisse des Brohltals abtransportieren zu können. Die in Rede stehende Brücke ist dafür im gesamten Brohltal das letzte äußere Zeichen, da ansonsten bei der Brohltalbahn vergleichbare Bauten heute nicht mehr existent sind.

Der Viadukt ist aus Steinen der hiesigen Landschaft (Grauwacke und Eifeler Schwarzbasalt) gebaut und ein Synonym für die damaligen technischen Möglichkeiten hier vor Ort. Die Umgebung von Bad Tönisstein spiegelt heute mit den Trasswänden und Höhlen, dem Tunnel und seinen Portalen, dem siebenbogigen Bahnviadukt mit seinen langen Anrampungen und dem Jägerheim, aber auch noch mit dem Bahnhof Burgbrohl, genau das wider, was sich der Besucher von einer historischen oder ursprünglichen Landschaft vorstellt (s. dazu unser Titelbild vom Prospekt 2005).

Wir sehen diesen Viadukt als ein zentrales Merkmal der gesamten Brohltalbahn, deren Anlagen unterhalb Burgbrohl noch als besonders original einzustufen ist, wie das sonst nirgendwo mehr der Fall ist. Dazu kommt, dass das Brohltal das geologisch interessanteste Seitental des Rheins ist. Der Sinn unserer Interessengemeinschaft ist es, die Brohltalbahn als technisches und kulturelles Gesamtobjekt zu erhalten und nur unumgänglicherweise zu verändern. Aus diesem Grundgedanken gehören für uns in dieser besonderen Landschaft ganz besonders auch die Bauten der Eisenbahn dazu, die von der und für die Bahn zur damaligen bestimmungsgemäßen Nutzung einer Eisenbahn errichtet worden sind.

Diese Brücke ist das außergewöhnliche Objekt, mit dem viele Besucher die Brohltalbahn ideell verbinden. Nicht umsonst stehen hier jährlich mehrere hundert Fotografen, um dieses Fluidum auf die Platte zu bannen.

Über eine heutige, bitte sinnvolle Reparatur des Viadukt ist zu reden. Wirtschaftliche oder ähnliche Betrachtungsweisen können in Einzelfällen durchaus bestimmend zu einer solchen Entscheidungssfindung sein. Im vorliegenden Fall jedoch sehen wir diesen Aspekt nicht vorliegen. Diese Brücke verbietet einseitig wirtschaftliche Überlegungen. Die Brohltalbahn sollte sich nicht den historischen Ast absägen auf dem sie sitzt

bzw. wir alle sitzen. Unter wir alle ist das gesamte Spektrum der durch unsere Eisenbahn bewirkten Touristik zu verstehen

Wir legen Wert auf die Wiederherstellung der Basalt- und Ziegelaufbauten auf den vier auskragenden Mauererkern, also auf das, was die Erbauer der Brücke und sich als Schmuckstücke gegönnt hatten, wie das damals anerkannte fachliche Übung war.



Sie sind das I-Tüpfelchen, dieses Objekt unverwechselbar zu machen, auch in Beziehung zu den beiden Tunnelportalen, an denen sich die Erker ebenfalls wiederfinden. Bei der Wiederherstellung bieten wir unsere Mithilfe an.

Bezüglich der verzinkten Blechabdeckung der Basaltkrempe des gesamten Viadukts monieren wir die Verunstaltung der Brücke.



Es hätte andere fachliche Lösungen gegeben, zumal die Bleche selbst in bester Ausführung in 30 Jahren durchgerostet sein werden. Der Bremsstaub wird für permanenten Rostfraß sorgen.

Das Geländerproblem wird dann erneut auftreten. Hinweis für den unkundigen Leser: Das neue Geländer wurde aus finanziellen Gründen auf der Blechabdeckung befestigt.

Text : *Michael Baaden* Fotos: *Hans Merzbach*

SHUESTERFARRT

oder endlich genug Personal?

Könnte man denken, wenn man an Weihnachten oder Silvester mit dem Vulkan-Expreß unterwegs ist. Dort scheint man keine Sorgen um genügend Personal zu haben. Solche Ideen könnte man bekommen. Auch diesmal boten unsere Aktiven den Fahrgästen diese Gedankenspiele. Und tatsächlich waren an Silvester im Einsatz:

- 2 Lokführer
- 2 Zugbegleiter
- 1 Fahrkartenausgeber im Bahnhof
- 2 Personen im Kiosk
- 3 Personen im Verkauf im Zug
- 2 Fremden-, Wanderführer
- 4 Jugendliche (Helfer im Verkauf)
- = 16 Aktive

Das ist einfach eine stolze Zahl. Wenn auch nach Abfahrt des Zuges vier Personen sich wieder nach Hause machten, bleibt immer noch eine stattliche Zahl übrig.

Wenn das dann mal auch das ganze Jahr so anhalten würde, wären wir vom Glück praktisch verfolgt. Leider gibt es bei uns Fahrten mit nur zwei oder drei Kollegen an Personal; und wenig sind diese Fahrten nicht. Was haben Weihnachts- und Silvesterfahrten an sich, dass unsere Aktiven gerade dann gern im Einsatz sind? Klar, die Stimmung ist bei diesen Fahrten einfach gut. Das Publikum ist gesittet, man hat etwas Zeit, man kann sich den Fahrgästen widmen.

Dieses Mal waren fast 300 Leute im Zug, von denen etwas über 200 die Wanderung mit unternahmen. Der Wind fegte kräftig, aber richtig winterlich bzw. regnerisch war es diesmal nicht. An Silvester 2005 versanken wir in Engeln noch im Schnee.

Eine englische Reisegruppe von 65 Personen, welche sich im Hotel Pinger über den Jahreswechsel aufhielt, war mit an Bord. Man probierte im Zug als auch in Engeln im Bahnhof "the beer from here", wie der Autor erklärte.

Es kam gut an, den englischen Reisefreunden ausführlich Erläuterungen in englischer Sprache zum vulkanischen Brohltal und seiner Eisenbahn zu verpassen, obwohl der Autor dies nur radebrechend kann.

Es scheint notwendig, etwas mehr englische Texte vorrätig zu haben, weil englisch sprachige Fahrgäste sich öfter bei uns einfinden. Wer erklärt sich bereit, so etwas auf die Beine zu stellen?

Nochmals zurück zu den vielen tätigen Helfern der IBS. Es ist notwendig, dass die Kollegen das ganze Jahr über kommen und bitte regelmäßig, damit sich unser Betriebsleiter auch auf uns verlassen kann. Aber sich nicht verlassen fühlen muss!

Michael Baaden

wurde die Mauer durch die EVM wieder aufgebaut. Der Wasseranschluß wurde später in den Weg "Am Dicktberg" (Dies ist der Name des Zuweges zum oberen Werkstatthof) umgelegt.

Nach den Straßenerneuerungsmaßnahmen und durch Verlegung einer Gasleitung neigte sich die Mauer in diesen Bereich immer weiter zur Straße hin, so dass diese durch eine Absperrung gesichert werden musste. Nach mehreren Anläufen zur Sanierung wurde im Januar 2007 die Mauer auf einer Lange von 6 m abgetragen und die Basaltlavasäulen mit Betonhinterfüllung auf einem Betonfundament wieder aufgesetzt.



Das neue aufgesetzte Mauerteil aus liegenden Basaltlavasäulen zur Brohltalstraße am 03.02.2007 (Foto: Michael Haubner)

Die Aktion konnte auch zur Räumung des Hanges von wildem, immer über die Mauer hängendem Gestrüpp genutzt werden. Dabei wurden auch die Wurzeln der vor Jahren gefällten großen Birken ausgegraben. Hinter der Mauer war ein Hinweisschild zur Kennzeichnung des Rheinhöhenweges aufgestellt. Das hat bei dieser Gelegenheit gleich einen neuen Farbanstrich in den Hausfarben der Brohltalbahn erhalten.

Leider wurde bei der Straßenerneuerung die über der Kreuzung hängende historische Leuchte durch eine vor unserer Mauer aufgestellte moderne Laterne ersetzt. Für das ordentliche Aussehen unserer Gebäude mit den Grünflächen zum Ort fehlt nur noch die Ausbesserung des Putzes und Erneuerung des Anstriches der Giebelseite der Werkstatt, die im Sommer erfolgen sollen.

Michael Haubner

STÜTZMAUER VOR EINSTURZ BEWAHRI

Neben den vielen Stützmauern zur Sicherung der Brohltalbahn gibt es einige, die nicht zur Sicherung der Bahnstrecke dienen. Dazu gehört die Stützmauer unterhalb unseres Werkstattgebäudes entlang der Brohltalstraße in Brohl.

Sie besteht aus übereinander liegenden Basaltlavasäulen. Im vorderen Bereich neben unseren Kellereingang lag bis zum Jahre 1994

unser Wasseranschluß zur öffentlichen Wasserversorgung. In einem in der Straße liegenden Schacht davor war die Wasseruhr untergebracht.

Nach riesigen Wasserverlusten wurde damals dieser Mauerteil durch die EVM (Energieversorgung Mittelrhein) abgetragen, um das Wasserrohr abzudichten und die Wasseruhr auszubauen, danach



Sanierung Tönissteiner Viadukt (2)

Sanierung Eisenbahnviadukt Bad Tönisstein Bauwerk 14 in km 4,5; so lautete der Text zur Ausschreibung. Ausgeschrieben wurden die auszuführenden Leistungen durch Herrn Pesch der Ingenieurgesellschaft Pierlet & Partner aus Köln unter Leitung / Vorplanung von dem örtlichen Betriebsleiter der Infrastruktur Manfred Schlich.

Folgende Leistungen wurden ausgeschrieben:

- a) Trogbereich bis ca. 80 cm unter SO (Schienenoberkante) freilegen;
- b) Neue Entwässerung einbauen;
- c) Unterbeton als Lastverteilungsplatte und Abdichtungsträger herstellen;
- d) Abdichtung herstellen;
- e) Trog in Stahlbeton herstellen;
- f) 300 m Geländer abbrechen;
- g) 305 m Abdeckplatten und neues Geländer einbauen;
- h) Mauerwerk und Brückenkonstruktion sanieren.



Gleisjoch am Haken des Autokrans zum Absetzen auf die Flachwagen (Foto: M. Baaden)

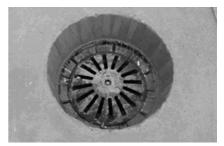
Nicht ausgeschrieben wurden die Gleisarbeiten. Diese sollten zur Kostenreduzierung und nach den Erfahrungen beim Oberzissener Viadukt in Eigenleistung durch die Brohltalbahn durchgeführt werden. Eine Erneuerung der Gleise und Schwellen wurde gewünscht; sie war aber nicht erforderlich. Die Gleise und Schwellen auf dem Viadukt wurden nach unseren Feststellungen vor ca. 50 Jahren (ca. 1957) vollständig erneuert. Damals wurde auch die Abdichtung erneuert mit einer Dichtung aus Teer. Die alte war bereits an vielen Stellen beschädigt.



Trog vollständig ausgehoben am 31.10.2006 (Foto: Helmuth Hombach)

Durch die fehlende funktionstüchtige Abdichtung des Troges, wurde aus dem Gewölbe immer mehr Bindemittel ausgewaschen. Dies ist an der Unterseite der Gewölbe als Kalkablagerungen gut zu erkennen . Um weitere Schäden zu vermeiden, war die Neuabdichtung des Bauwerks dringend erforderlich. Die Ausbesserung des Mauerwerks und das Entfernen der Kalkablagerungen kann ohne weitere Schäden am Bauwerk zu späterer Zeit erfolgen.

Das günstigste Angebot gab die Firma VDW (Gebr. von der Wettern GmbH) aus Köln ab, die dann auch von der Brohltal-Eisenbahn beauftragt wurde. Ausgenommen wurde bei der Beauftragung das letzte Los "Sanierung der Mauerwerks und der Brükkenkonstruktion". Dadurch waren die Gesamtkosten für die Sanierungsmaßnahme im Rahmen der zur Verfügung stehenden Geldmittel zu kalkulieren. Das Land Rheinland-Pfalz hatte eine Bezuschussung in Höhe von 50% zugesagt.



Neuer Einlauf über einem Pfeiler (Foto: Michael Haubner)

Zum Ablauf der Arbeiten war folgender Zeitplan festgelegt: Bauzeit 4 Wochen; Baubeginn am 30.10.2006 mit dem Abbau der Gleise durch die Brohltalbahn; Räumung der Baustelle durch den Aufragnehmer am 24. November; anschließend Wiederverlegung der Gleise und Abschlußarbeiten; Betriebsaufnahme für die Nikolausfahrten am Samstag, den 02. Dezember 2006.



Abdichtungsarbeiten am 18.11.2006 (Foto: Michael Baaden)

Man begann am 30. Oktober mit dem Abbau der Gleise. Dazu wurden Gleislängen von 12 m abgeschnitten und jochweise mit einem Autokran auf unsere Containerflachwagen verladen.

Gegen 15.00 Uhr waren die Arbeiten abgeschlossen. Die Baufirma konnte plangemäß mit den Aushub des Troges beginnen.

Auf der verdichteten und profilierten Gewölbeauffüllung wurde ein neuer Unterbeton aufgebracht, in dem auch die neuen Wasserabläufe an jedem Pfeiler eingebaut wurden.

Auf der eben hergestellten Fläche des unbewehrten Unterbetons werden zwei Lagen Bitumenbahnen zur Abdichtung aufgeklebt.



Zu erkennen ist die in die Basaltplatten festgeschraubte Blechabdeckung

(Foto: Michael Haubner)

Auf diese Abdichtung wurde ein Trog mit Bewehrung aufgebaut. Siehe hierzu ein Foto auf Seite 15.

Begünstigt durch das gute Wetter im November wurden die Arbeiten fast planmäßig fertigestellt. Am letzten Wochenende (25./26. November 2006) konnte mit der Montage des vollständig vorgefertigten Geländers und der Abdeckplatten in verzinkter Ausführung über die Basaltplatten des Randweges begonnen werden. Am 28.November war alles fertiggestellt.

Die Ausführung der verzinkten Abdeckung über die alte Basaltabdekkung entspricht nicht unserer Vorstellung. Jede andere Lösung hätte aber ein Einrüsten des Viaduktes bedeutet und wäre wesentlich teurer geworden, zumal auch das vorhandene Ge-



Nicht viel Platz bleibt der Schwelle im Trog (Forto: Michael Haubner)



Aufbauten vor dem Abbruch am 31.10.2006 (Foto: Helmut Hombach)

länder auf 1m erhöht werden musste. Die Befestigung des alten Geländers ließ keine Verstärkung und Erhöhung zu. Am neuen Geländer kann sich auch jeder wieder anlehnen, ohne Angst zu haben, hinunter zufallen. Die geplante Breite reichte nicht aus, um das Lichtraumprofil der Brohltalbahn zu erhalten. Vor Fertigung wurde die geplante Breite auf das Brohltalbahnmaß erweitert. Dadurch konnte auch die geforderte Randwegbreite von 50 cm erreicht werden.

Nicht erhalten wurde der letzte ge-



Am 20.08,1965 waren alle Aufbauten noch vollständig vorhanden, Fotoausschnitt (Foto: Hans-Josef Merzbach)

mauerte Aufbau auf dem Mauererker des ersten Pfeilers. Dieser wurde nach langen Erörterungen mit dem Ingenieurbüro wegen der sonst nicht mehr durchgängigen Isolierung abgetragen. Geplant ist, diesen in Kürze



Die IBS-Jugendgruppe zerlegt im Umladebahnhof Brohl die Gleisjoche. Vor der Wiedermontage werden die Einzelteile teilweise erneuert (Foto: Michael Baaden)

wieder aufzumauern, aber nicht nur diesen, sondern auch die restlichen fehlenden Aufmauerungen sollen wieder erstehen. Nicht bekannt war uns, warum und wann diese entfernt wurden. Unserer Mitglied Hans Merzbach konnte uns eine eigene Aufnahme aus dem Jahr 1965 zeigen, auf dem diese noch vorhanden sind.



Die renovierten Gleisjoche werden mit Hilfe des Autokrans wieder eingelegt

(Foto: Michael Baaden)

Aber auch für die IBS-Mitarbeiter blieb noch genügend Arbeit an den nach Brohl abgefahrenen Gleisjochen.

Es wurden alle Kleineisen getauscht und neue Unterlagsplatten eingelegt.



Der erste Nikolauszug rollt wieder über das renovierte Viadukt (Foto: Michael Baaden)

Teilweise mussten schlechte Schwellen getauscht werden. Am Donnerstag, den 29. November konnten die Gleise von den Mitarbeitern der IBS unter Einweisung des Kranführes und unseres Betriebsleiters Uwe Henrich

die Gleisjoche in der bewährten Weise mittels Autokran wieder eingebaut werden.

Am Freitag wurde das Gleis unter Leitung von Frank Muth eingeschottert und gestopft.

Die Leitschienen müssen noch eingebaut werden. Am Samstag konnte planmäßig mit den Nikolauszügen der Zugverkehr über das Viadukt wieder aufgenommen werden.

Mit der Abdichtung des großen Viaduktes Tönisstein konnte die Sanierung aller Brückenbauwerke der Strecke Brohl-Engeln schneller abgeschlossen werden, als von uns bei der Übernahme 1992 der Bahn angedacht war. Noch fertiggestellt werden muss die begonnene Sanierung des Kreuzungsbauwerkes in Brohl über die DB. Der geplante Einsatz im November 2006 beim Erneuern der Weichen im DB-Bf. Brohl konnte nicht

durchgeführt werden, da wir von der DB keine Freigabe zum Arbeiten unter der Brücke erhalten hatten.

Das ursprünglich geplante Ausheben der Brücke für 2 Wochen Reparatur und Wiedereinsetzen konnte im November nicht durchgeführt werden, da wegen der Witterung der Zeitraum für die geplanten Arbeiten nicht ausreichend war.

Michael Haubner



Betonstahlarmierung für den neuen, dem Lichtraumprofil der Brohltalbahn angepassten (gegenüber früher sichtbar breiteren) Gleisbetttrog (Foto: Michael Baaden)



Der Trog ist inzwischen mit Grundschotter gefüllt, Abladen des ersten Gleisjoches mit Hilfe des Autokrans vom Flachwagen und Einlegen in den Trog (Foto: Hans Josef Mrzbach)



Einpassen des ersten, noch am Haken des Autokrans hängenden Gleisjoches an das Gleisende aus Richtung Brohl, dazu müssen die liegenden Schienenenden gelockert werden (Foto: Hans Josef Merzbach)



Einschottern der neuverlegten Schnienenjoche mit Hilfe des betriebseigenen SKL 'Hansemann'. Alle Gleisarbeiten wurden in Eigenleistung durch die Brohltalbahn durchgeführt. (Foto: Hans Josef Merzbach)



Am Freitag 01. Dezember 2006 werden die Gleisstopfarbeiten im wieder eingelegten Gleis ausgeführt, damit können die Nikolausfahrten wie geplant am nächsten Tag starten (Foto: Hans Josef Merzbach)



Planmäßig fährt der erste Nikolauszug, wegen der noch fehlenden Leitschienen nur langsam, auf dem 'neuen' (alten) Gleis über das Tönissteiner Viadukt nach Oberzissen (Foto: Hans Josef Merzbach)