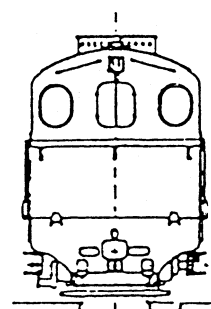


Die Brohltalbahn

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

*20. Jahrgang
IV / 2008*



Großdiesellok D 5 Abnahme bestanden



Bild oben: Erste Probefahrten im Jahr 2007 – U.a. waren die schlecht überarbeiteten Drehgestelle noch mit verdeckten Mängeln behaftet.
Bild unten: Nach erneuter Überarbeitung – auch in Fachfirmen – und weiteren wesentlichen Arbeiten mit erfolgreicher Abnahme zurück.

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

Verantwortliche Redakteure:

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
 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; Ortwin Wildeman, Bonn

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
 Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
 Markus Degen, Bad Breisig
 Michael Haubner, Koblenz
 Mathias Müller, Swisttal
 Stefan Raab, Brohl-Lützing
 Jörg Seidel, Köln
 Rolf Toonen, Bonn
 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
 Eschenbachstr. 29 · 50739 Köln
 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. Juli 2008.
 Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang
 Januar 2009 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die
 Brohltalbahn“ I/2009 ist der (!) **15. November 2008 (!)**.

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

Titelfotos: Diesel-Lok D 5 fertig zur Abnahme; Foto
 oben im Jahr 2007: Matthias Müller, Swisttal. Im Sep-
 tember 2008 mit allen Aufschriften versehen; Foto
 unten: Andreas Wildeman)

INHALT:

Impressum	2
Erst-Einsatz der D 5 bei der Sierra Menera Bahn in Spanien	3
24 Schienenverbindungen in drei Tagen	6
Bericht des Schatzmeisters; Vor 20 Jahren	7
11 sm -Spenden von den Gemeinden	8
11 sm -Spende von der Dt.-Stiftung Denkmalschutz	9
Royal's-Vulkan-Stube unter neuer Leitung	10
Ein Tag bei der Brohltalbahn; Teil 1: Alu-Zug mit der V 200	11
Transporte über die Hafenbahn: Flussspat in Containern	16

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 2008**

- 11.10. + 18.10. Gambrinus-Fahrten.** Ab Brohl 14:10 nach Engeln; evtl. geführte Wanderung nach Oberzissen; ab 18:30 im Lokschuppen deftiges Spanferkelessen, Freibier vom Fass, alkoholfreie Getränke und Musik.
- 25.10. Almatrieb** am Bahnhof Engeln in Royal's Vulkan-Stube mit den EIFELDORF-MUSIKANTEN, bayerische Atmosphäre.
 Ab Brohl 19:00 Uhr, Rückfahrt 0:00 Uhr
- 26.10. Almatrieb** am Bahnhof Engeln wie vor.
 Ab Brohl 9:30 Uhr, Rückfahrt 16:30 Uhr.
- 16.11. Martinsfahrt.** Ab Brohl 09:30 Uhr nach Engeln. In Royal's Vulkan-Stube traditionelles Martinsessen, Rückfahrt 16:30 Uhr
- ab 29.11. Nikolausfahrten: an jedem Advents-
 wochenende Sa./So. und am 06.12.** Fahrt-
 dauer ca. 2 Std. von Brohl nach Oberzissen und zurück.
- 26.12. Weihnachtsfahrt:** Abfahrt 11:30 Uhr ab Brohl, Weihnachtsausflug mit dem Weihnachtsmann nach Engeln und zurück.
 Rückkunft in Brohl ca. 17:00 Uhr.
- 31.12. Silvesterfahrt:** Abfahrt 10:15 Uhr ab Brohl, Jahresausklang auf der Brohltalbahn. Rückkunft in Brohl ca. 16:00 Uhr.

Auf den Spuren der Sierra Menera Bahn in Spanien, der ursprünglichen Einsatzstrecke der D 5.

Im Jahre 1998 hat die Brohltalbahn aus Spanien eine große 1200 PS starke Henschel-Diesellok erhalten. Über den Ankauf der Lok und den Transport nach Deutschland wurde an dieser Stelle schon berichtet. Noch keine Erkenntnisse gab es aber bislang über die ursprüngliche Einsatzstrecke in Spanien, die 205 Kilometer lange „Sierra Menera Bahn“ in der Nähe von Valencia an der spanischen Mittelmeerküste.

Für das Jahr 2002 planten wir wieder einen Urlaub in Spanien. Nach den Balearen, Almeria und Andalusien wollten wir diesmal wieder eine neue Küste erkunden und landeten schließlich in Denia an der Costa Blanca, etwa 100 Kilometer von Valencia entfernt. Aus den bisherigen Veröffentlichungen wusste ich von der Existenz der Sierra Menera Bahn, nähere Einzelheiten waren mir aber nicht bekannt. Eine Suchmeldung im Internet brachte dann weitere Erkenntnisse.

Die Sierra Menera Bahn war und ist eine der bekanntesten spanischen Schmalspurbahnen. **Ausgehend vom Mittelmeerhafen Sagunto verlief die Bahn über Teruel zu den Eisenerzminen von Ojos Negros in der Provinz Teruel.** Sie entstand mehr oder weniger parallel zu einer bestehenden Breitspurlinie und hatte eine imposante Trassierung.

Erste Planungen begannen bereits im Jahre 1900, eröffnet wurde die Bahn am 6. Juni 1907. Sie galt damals als eine der teuersten und verrücktesten Bahnstrecken Spaniens, da sie ja parallel zu einer bestehenden Bahnstrecke verlief. Die Baukosten betrugen 38 Millionen Peseten, davon entfielen 28 Millionen auf den Bau der Strecke und

weitere 10 Millionen auf den Bau des Hafens Sagunto, sowie einer Erzauflaufbereitungsanlage. Das Erz ging zunächst in den Export nach England. Erst 1917 wurde mit dem Bau eines Stahlwerkes in Sagunto begonnen, dass im Jahre 1921 seinen Betrieb aufnahm und die Erze verarbeitete.

Der höchste Punkt der Strecke lag auf 1242 Metern Höhe, vom Ausgangspunkt Ojos Negros wurde die Last zunächst bergwärts gezogen, hinter dem Scheitelpunkt ging es dann talwärts zum Mittelmeer, wobei das steilste Stück zwischen Segorbe und dem Hafen Sagunto lag. Der Einsatz von schwerarbei-

der RENFE abtransportiert. Auf Grund sinkender Weltmarktpreise wurde die Mine dann 1987 überraschend stillgelegt.

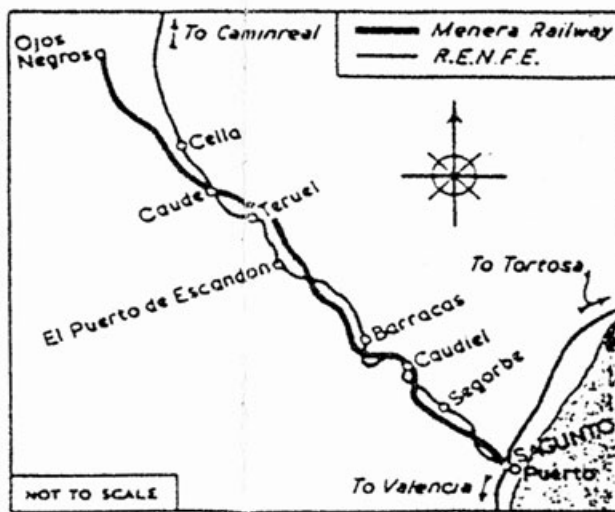
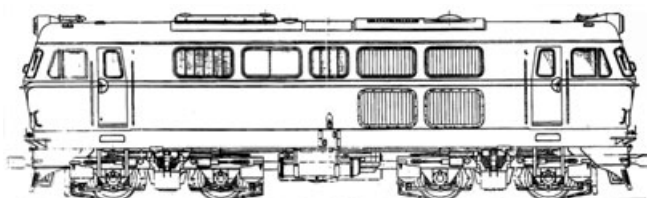
Wie kamen nun die Henschel-Loks zu dieser Bahn? Nach einem Besitzerwechsel Anfang der sechziger Jahre, sollten Bahn und Anlagen modernisiert und rationalisiert werden. Insgesamt wollte man eine Kostensenkung von 50 Prozent erreichen. Dies bedeutete die Ablösung der Dampfloks durch Dieselloks, sowie eine deutliche Rationalisierung der Betriebsabläufe.

Fündig wurde man dann in Deutschland, wo man 1964 bei Henschel zunächst drei Streckenlokomotiven eines Standardtyps bestellte, zusätzlich lieferte Deutz noch kleinere Rangierlokomotiven.

Auf Grund der gemachten Erfahrungen bestellte man 1966 zwei weitere Loks nach, darunter auch die heutige Brohltal-Lok Henschel 31004.

Nach der Stilllegung der Bahn gingen die Henschel-Loks an das nordspanische FEVE-Netz, wo allerdings keine Maschine mehr vorhanden ist. Eine wurde bereits 1992 an die französische Bahn Chemin de Fer de la Provence in Nizza verkauft und die verbliebenen drei Lokomotiven im Jahr 2007 nach Argentinien verschifft.

Doch kommen wir jetzt zu unserer „Streckenbereisung“. Nachdem der Verlauf der Strecke klar war, habe ich zunächst mittels Routenplaner unseren Fahrtablauf ermittelt. Der Routenplaner kam für die Strecke von Denia nach Ojos Negros auf eine Entfernung von 327 Kilometern und eine Fahrzeit von 4 Stunden. Da musste die Gattin



Sierra Menera iron ore railway

tenden C'C'-gekuppelten Mallet-, Garratt- und großen 2' D-gekuppelten Schleppenderdampflokomotiven vor langen Erzzügen machten die Bahn in den fünfziger- und sechziger Jahren zu einem Mekka von meist englischen Dampflokfans. 1972 wurde die Bahn stillgelegt, die Mine an das Breitspurnetz angeschlossen und das Erz nun mit

erst einmal überzeugt werden. Studien in Reiseführern über Spanien brachten kaum weitere Erkenntnisse, diese Gegend Spaniens existiert für die Reiseliteratur praktisch nicht!

Da die Gattin mitmachte, starteten wir am frühen Morgen in Denia, um über die Mittelmeerautobahn Sagunto zu erreichen. Hier gab es schon die erste Überraschung: Ein erster Abschnitt der nun folgenden Nationalstraße N 234 war als Autobahn ausgebaut worden, dies sollte uns einige Zeitersparnis bringen.

Auch die beiden Bahntrassen konnten wir nun manchmal sehen, im Bereich der Provinz Valencia ist die Sierra Menera Bahn heute ein beliebter Radweg. Ansonsten ist die N 234 eine reine LKW-Rollbahn.

Nach einem steilem Aufstieg erreicht man auf etwa 1200 Metern Höhe die Provinzgrenze. Hier ändert sich die Landschaft schlagartig. Nun verlaufen Straße und Bahn auf einer Hochfläche, die von bis zu 1700 Meter hohen Bergketten eingerahmt wird. Nur ab und zu taucht eine Raststätte für die LKW-Fahrer auf, ansonsten handelt es sich um eine absolut unbesiedelte Gegend. Bei Puerto de Escandion wird mit 1242 Metern Höhe der höchste Punkt von Straße und Eisenbahn erreicht. Baulichkeiten der Sierra Menera Bahn lassen sich aber nicht mehr erkennen. Während Breitspurbahn und Straße nun ins 918 Meter hochgelegene Teruel abfallen, umfuhr die Sierra Menera Bahn den Ort auf einer imposanten Tras-

se, da hinter Teruel ein Paß von rund 1000 Metern Höhe überwunden werden musste.

Teruel, umrahmt von ockerfarbenen Bergen, erlangte während des spanischen Bürgerkrieges in den dreißiger Jahren traurige Berühmtheit durch zahlreiche Schlachten.



Auch der bekannte Schriftsteller Hemmingway nahm daran teil. Die Bahntrasse der Sierra Menera Bahn wurde durch die Schlachten um Teruel so zerstört, dass der Bahnbetrieb erst 1941 wieder aufgenommen werden konnte. Eine kleine Gedenkstätte, hinter Teruel an der N 234 gelegen, erinnert heute an dieses blutige Kapitel der spanischen Geschichte. Hinter der „Paßhöhe“, die mitten auf einer weiten Hochebene liegt, erwartete uns eine weitere Überraschung: Die Europäische Union hatte Spanien eine neue Autobahn spendiert und so konnten wir die LKW-Kolonnen in flotter Fahrt bis zu unserem nächsten Etappenziel, dem Ort Monreal del Campo, überholen.

Von dort war unser Ziel, der Ort Ojos Negros, nicht mehr weit. Ojos Negros, 1151 Meter hoch gelegen, ist heute eine Geisterstadt. Im Gemeindebezirk lebten 1987, dem Zeitpunkt der Schließung der Mine rund 3000 Einwohner, heute sollen es noch 600 Einwohner sein, von

denen 45 Prozent älter als 65 Jahre und nur 15 Prozent jünger als 25 Jahre sind. Wir haben erst einmal niemanden auf der Straße gesehen und wie man zur Mine kam, war auch nicht erkennbar! Hilfe brachte schließlich ein Briefträger, der zwar kein Englisch sprach, anhand eines Fotos aus dem Internet aber die Denkmaldampflokomotive erkannte. Er wies uns den Weg zu den Anlagen der Mine, die außerhalb des Ortes liegen. Schon der Anblick der riesigen, kilometerlangen, rostfarbenen

Schutthalden ist gigantisch. Sie bilden eine beeindruckende Landmarke.

Doch wo waren nun die Bahnanlagen und die Denkmallok? Überall verfallene Häuser, eine unheimliche, gespenstische Stimmung. So stellt man sich Geisterstädte im Wilden Westen vor. Wir fuhrten nun verschiedene Fahrwege ab, entdeckten das große Verladesilo und sogar noch meterspurige Gleisanlagen. Diese riesige Verladeanlage mit ihren umfangreichen Gleisanlagen könnte ebenfalls in den USA gestanden haben (Bild oben). Bald entdeckten wir auch die Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebswerkes und der Fahrdienstleitung. Auch hier wieder das gleiche Bild: Wohn-

siedlung verfallen, die Fahrdienstleitung ohne Dach, doch das eigentliche Bahnbetriebswerk, ein großes, rechteckiges Gebäude, ist noch intakt, die meterspurigen Gleise und Gruben noch vorhanden.

Vorhanden ist auch noch das 1972 gebaute Breitspurgleis, es endet ohne Prellbock vor den Gebäuden (Bild -linke Seite- unten). In diesem Bw waren vor dem Einsatz der Henschel-Loks 16 Schlepptenderloks, 2 Mallets, 2 Garratts und 10 Rangierloks beheimatet gewesen. Jetzt pfeift der Wind durch das Gebäude, ein unwirtlicher Ort an dem man nicht lange verweilen möchte!

Wir fahren die Straßen weiter ab, um die Denkmallok und das große Bahnbetriebswerk zu suchen, dass ich aus einer Kopie der „Railway



Gazette“ kannte. **Schließlich entdeckte meine Gattin die Lok in einer weiteren Ansiedlung**, gegenüber dem Gebäude der ehemaligen Minenverwaltung. (Bild oben).

Bei dieser Lok handelt es sich um eine T 3 ähnliche Hanomag-Lok. Die Lok wurde unter der Fabriknummer 1459 im Jahre 1881 gebaut und ist eine der ältesten erhaltenen Hanomag-Loks.

Sie trägt den Namen „Orconera“ und wurde wohl gerade erst neu gestrichen Ansonsten auch hier kein Mensch zu sehen, lediglich einen Schäfer mit seiner Herde können wir in der Ferne erblicken.

Wir machten uns wieder Richtung Mittelmeer auf, da wir noch den anderen Streckenendpunkt, den Hafen Sagunto besuchen wollten. Aus dem Internet war mir hier die Existenz einer weiteren Denkmaldam-

pflok bekannt. Sagunto, einst eine stinkende Stahlwerksstadt am Mittelmeer, hat sich völlig geändert.

Das alte Stahlwerk gibt es nicht mehr, neue Fabriken und ein modernes Gewerbegebiet beherrschen das Bild. Auf der „Avenida Ojos Negros“ kann man heute über die ehemaligen Bahntrasse fahren. Die Denkmaldampfloks haben wir allerdings nicht gefunden, ihr Standort vor einer alten Industriehalle war leer und das Tourismusbüro geschlossen.

Zum Schluß noch ein paar Informationen über den Betriebseinsatz der Henschel-Loks, die ich der „Railway Gazette“ vom April 1966 entnehmen konnte, damals gab es nur die ersten drei Loks:

Eine Lok pendelte drei Mal täglich von Ojos Negros nach Teruel, zwischen Teruel und Puerto de Escandon wurden die Züge dann wieder von Dampflokomotiven (Garratts) gezogen, ab Puerto de Escandon waren dann wieder die beiden anderen Dieselloks im Einsatz. Die schafften bei einer Fahrzeit von 10 bis 11 Stunden täglich zwei Züge.

Die Züge bestanden aus 50 zweiaxigen Erzwagen mit einem Gesamtgewicht von 1500 Tonnen. Nach der Beschaffung der zwei weiteren Loks im Jahre 1966, war eine durchgehende Traktion von Ojos Negros nach Sagunto geplant. Ob es tatsächlich dazu kam, ist dem Autor unbekannt. Die Garratts gab es jedenfalls bis zur Stilllegung der Bahn.

Die gesamte Bahntrasse gilt heute als Spaniens längster Rad- und Wanderweg (Via verde de Ojos Negros), allerdings konnte ich nur im Bereich der Provinz Valencia einen entsprechenden Ausbau feststellen.

Für Ojos Negros mit seiner Mine, sie soll einmal die größte Erzmine der Welt gewesen sein, ist ein Ausbau als gigantisches Freilichtindustriemuseum geplant.

Dazu wurden schon Erschließungsstraßen in das Minengebiet gebaut, die wir auch befahren

haben. Allerdings findet man vor Ort fast keine Informationen. Gefordert wird von spanischen Politikern auch immer wieder der Wiederaufbau der Bahn, selbst auf der Webseite von Sagunto findet man entsprechende Hinweise. Realistisch dürfte vielleicht die Wiederinbetriebnahme des umgespurten Abschnittes von Teruel zur Mine auf Breitspur sein.

Die Wiederinbetriebnahme der jetzigen Brohltalok dürfte auch in Spanien auf Interesse stoßen, die Medien in den Provinzen Valencia und Teruel werden sicher gerne über dieses Ereignis berichten und so manch ein spanischer Besucher wird dann den Weg in das Brohltal finden.

Besonders danken möchten ich an dieser Stelle Joachim Hillenbrand, der mir den Artikel aus der Railway Gazette zur Verfügung stellte.

Über die Sierra Menera Bahn gibt es folgende Literatur, die teilweise in Spanien noch erhältlich sein soll:

Arangure, Javier: El ferrocarril minero de Sierra Menera, Aldaba Ediciones Madrid 1988. U.a. sind dort die Frachtpapiere der Henschel-Loks abgebildet. Andoni Sarasola: Minas y ferrocarril Ojos Negros-Sagunto. Siderurgia integral. Alba editorial, Madrid 1999. Diego Arribas: Minas de Ojos Negros, un filon por explotar. Centro de Estudios del Jiloca, Calamocha 1999. Peter Allen & Robert Wheeler: Vapor en la Sierra (Steam on the Sierra), Aldaba Ediciones Madrid 1987. Wer diese Bücher beschaffen kann, möge sich bitte beim Autor melden. Auch wären Einsatzfotos von den Henschel-Loks von Interesse.

Im Internet habe ich folgende Seiten gefunden: www.todotrenes.com/Curiosidades Spanische Eisenbahnzeitung mit Beschreibung der Bahn. www.puertosingunto.es.org Offizielle Seite von Puerto de Sagunto www.sierramenera@groups.msn.com

Text: Jörg Seidel
Fotos: J. u. R. Seidel

24 Schienenverbindungen in 3 Tagen

Lange ist es her, als die letzten Schienenschweißungen durchgeführt wurden, es waren die Schienenstöße auf dem Oberzisser Viadukt im Sommer 2006. Bei allen späteren Schienenerneuerungen der Brohltalbahn wurden die Stöße nur mit Notlaschen versehen und sollten in den Sommermonaten bei natürlicher Wärme geschweißt werden.

Dies waren die Streckenabschnitte auf dem Tönissteiner Talviadukt, im Bereich des Bahnüberganges Quackenforst (km 14,3), und der Abschnitt bei km 1,7. Am 20./21. Juni wurden die Schienen und Schwellen im Bereich des Haltepunktes Schweppenburg-Heilbrunnen getauscht und warteten auch auf die Schweißungen. Die Schienenschweißungen werden bei uns durch eine Fach-Firma durchgeführt. Die Schweißungen wurden durch die Firma Sinzig aus Dernbach/Ww durchgeführt. Die Firma verfügt über ein tragbares Drahtvor-schubgerät, das mit Fülldrahtelektroden die Schienen zusammenschweißt.

Zur „Schweißbadsicherung“ werden aus Kupfer 2 Stegbacken und eine Fußplatte zur Aufnahme der flüssigen Schlacke während der Wurzelschweißung des Schienenfußes verwendet. So dauert eine Schweißung je nach Lückenbreite zwischen 15 und 20 Minuten. Vor dem Schweißen sind die Schienen mittels Stahlkeilen an der Fahrkante auszurichten, damit eine einwandfreie Schweißung durchgeführt werden kann.

Erst nach dem Abkühlen der Schweißung kann der Schweißstoß geschliffen werden. Bei einer vollständigen Schweißung muß das Gleis insgesamt gelöst werden. Alle Schrauben, die die Schienen mit den Schwellen fest verbinden, werden aufgeschraubt. Damit kann sich das Gleis ausdehnen und bei Erreichen der richtigen Verspannungstemperatur (ca. 26 Grad Celsius) wird das Gleis verspannt (d. h. alle

Schrauben wieder anziehen). Erst dann kann die Schlussschweißung durchgeführt werden. Nach dem Schweißen sind die Stöße nachzustopfen.

Geschweißt wurde am 13. Juni 2008 der Bereich Bahnübergang Quackenforst und am 17./18. Juni das Tönissteiner Talviadukt. Im Bereich Quackenforst konnte die Schlussschweißung wegen zu geringer Temperatur nicht durchgeführt werden und muß noch nachgeholt werden. Für die restlichen Stöße in den oben genannten Bereichen sind bestimmt noch 4 Arbeitstage erforderlich.

Bild oben: Schienenschweißung auf dem Tönissteiner Viadukt am 18.06.2008 unter Mithilfe von Tobias Baaden.

Bild Mitte: Mit dem Schweißen sind die Arbeiten noch nicht beendet. Der Schweißer Jens Lorenz beim Feinschliff und Frank Muth beim Stopfen des geschweißten Schienenstoßes am 13.06.2008 unterhalb des BÜ Quackenforst.

Bild unten: Rechts der ungeschliffene geschweißte Schienenstoß, links wurde bereits die Schiene geschliffen (Grobschliff) am 13.06.2008

Michael Haubner



Bericht des Schatzmeisters Neue Mitglieder der IBS

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

Uwe Dickbertel, Swisttal

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

Spendenaktion 11sm

Folgender Betrag ist bis zum 30.07.2008 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 157.450,-

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 30.07.2008:

Harald-Lothar Zimmer, Lahnstein

Klaus Schönenkorb, Köln

Johann Lippl, Köln

Wolfgang Thallwitz, Koblenz

Heribert Löbber, Arnsberg

Gisela Klein, Niederzissen

Uwe Henrich, Rommerskirchen

Hartmut Halm, Aachen

Hans-Peter Rosenberg, Neuwied

Alois Lichter, Bad Breisig

Ursula Breuer, Burgbrohl

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Mit Zuschüssen für die Aufarbeitung der 11sm haben uns bedacht:

Verbandsgemeinde Bad Breisig

Ortsgemeinde Brohl-Lützing

Die IBS bedankt sich bei allen Spendern für ihre Unterstützung. Wir benötigen aber nachwievor Ihre Mithilfe. Denn nur mit Geld können wir die Aufarbeitung bezahlen. Deshalb, liebe Mitglieder und Freunde, mit einer Spende unterstützen Sie unsere Spendenaktion 11sm. Damit es wieder heißt: Mit Volldampf ins Brohltal!

Tobias Baaden



Vor 20 Jahren vor dem Lokscheunen in Brohl, am 27. 08. 1988

Stehende von links: Dirk Festerling, Lahnstein; Günter Völler, Mendig; Heinrich Blasius, Bonn; Arnold Blasius, Bonn; Andreas Wildeman, Bonn (verdeckt); Joachim Hillenbrand, Neuwied; Thomas Hadlock, Bendorf; Michael Baaden, Ransbach; Michael Haubner, Koblenz; Hans Klein, Heimersheim; Johannes Schmitz, Brohl.

Hockende von links: Hans Merzbach, Bonn; Harald Zimmer, Koblenz; Rainer Melles, Brohl; Markus Degen, Breisig; Gabi Gilles, Neuwied; Michael Rieb, Bullay; Michael Lange, Remagen-Kripp.

Auf der Lok: Willi Diederichs, Brohl.

(Foto: Ingrid Baaden)



Von 19 Personen sind heute noch 9 im aktiven Einsatz

Signal für Eisenbahner

So nannte Jochen Tarrach von der Rhein-Zeitung den Termin am 7.7.2008, als der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V. (IBS) zwei Förderzusagen übergeben wurden.

Die Verbandsgemeinde Bad Breisig zeigte sich für die Aufarbeitung von Lok 11sm mit € 2.500,- und die Gemeinde Brohl-Lützing mit € 2.000,- erkenntlich.

Bürgermeister Weidenbach und Beigeordneter Schäfer betonten in ihren Ansprachen beide die klaren Zeichen der Wertschätzung, die die örtliche Politik der nunmehr über 20 Jahren existierenden IBS für die vielfältigen Tätigkeiten zum Erhalt der Brohltal-Eisenbahn und zum Neuaufbau eines örtlichen Tourismus entgegenbringe.

Man verstehe die Förderung als deutliches Signal für die Brohltal-Eisenbahn als fremdenverkehrlicher Einrichtung mit heute überörtlicher

Ausstrahlung. Damit gehe einher die immer weiter zunehmende Bekanntheit des Brohltals in ganz Deutschland. Man erinnere sich an noch nicht allzu lang entfernte Zeiten, als man in Brohl von den IBS-Aktivitäten gar nicht erbaut war. Noch vor wenigen Jahren wäre eine finanzielle Förderung sogar undenkbar gewesen. Bernd Weidenbach bezeichnete das ehrenamtliche Engagement der IBS-Aktiven als imponierend. Beigeordneter Michael Schäfer umschrieb die Brohltal-Eisenbahn als ebensolches Kleinod wie das Brohltal selbst.

Über 70.000 Beförderungen im letzten Jahr sprächen für sich selbst. „Wir wollen heute ein Zeichen für die Brohltal-Eisenbahn setzen.“

Die Gemeinde Brohl-Lützing befinde sich in einer Phase der Umstellung von einem Industrieort zu einer Fremdenverkehrs- bzw. Dienstleistungsgemeinde.

Der Standortfaktor Vulkan-Expreß komme letztendlich den anderen touristischen Anbietern aus Gastronomie und Hotellerie der gesamten Region zu Gute, meinte Bernd Weidenbach.

Stephan Pauly nannte in seiner Dankesantwort die beiden Förderbeträge willkommene weitere Tropfen auf den heißen Stein, „aber von ganz großer symbolischer Bedeutung“ für eine „Zusammenarbeit in völlig neuer Dimension“. Denn in den letzten fünf Jahren habe sich im Verhältnis der Kommunen zur IBS ein deutlicher Ruck zur Gemeinsamkeit ergeben. Man werde weiterhin an einem Strang ziehen.

Das sieht der Autor gleichfalls so. An weiteren Themen mangelt es nicht z. B. Toilettenhaus, Bahnhofsvorplatzgestaltung, Beseitigung der BÜ in Brohl mit hochwasserfreier Zufahrt Rheinstraße, Umlade- und Güterbahnhof.

Michael Baaden



Spendenübergabe vor der Traditionslokomotive 11sm mit 2. Vors. IBS Stephan Pauly, Verb. Gem.-Bürgermeister Brohltal Johannes Bell, 1. Vors. IBS Joachim Hiltenbrand, Verb. Gem.-Bürgermeister Breisig Bernd Weidenbach, Beigeordneter v. Brohl-Lützing Michael R. Schäfer, VG Beigeordneter Michels, BEG Gf. Alexander Bell.

Foto: Michael Baaden (IBS)

Deutsche Stiftung Denkmalschutz unterstützt Sanierung von 11sm

Ernst Greve, Ortskurator für den Bereich Koblenz der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, überbrachte am 28.07.2008 in einer kleinen Feierstunde einen Fördervertrag und überreichte diesen Joachim Hillenbrand, dem Vorsitzenden der IBS. Mit anwesend war auch der zukünftige Ortskurator Erich Engelke.

Mit dem Vertrag stehen weitere € 40.000,- für die notwendige Gesamtinstandsetzung unserer 102jährigen Mallet-Dampflokomotive 11sm, zur Verfügung.

Das technische Denkmal 11sm ist eines von über 90 Förderprojekten, das die Stiftung dank privater Spenden und aus Mitteln der Lotterie GlücksSpirale allein in Rheinland-Pfalz fördern konnte.

Die GlücksSpirale ist die Rentenlotterie von Lotto, aus deren Zweckerträgen bundesweit Projekte der Denkmalspflege, des Sports und

der Wohlfahrt unterstützt werden. In Koblenz wird die Arbeit der Stiftung seit 1998 von einem ehrenamtlichen Ortskuratorium unter der Leitung von Ernst Greve unterstützt. Der Hauptsitz der Stiftung befindet sich in Bonn.

Joachim Hillenbrand dankte Ernst Greve für die uneigennützig Unterstützung der Deutschen Stiftung Denkmalschutz für das Objekt Lok 11sm, das damit einen großen Schritt näher an die Realisierung geführt werden kann.

Auch die Bürgermeister der Verbandsgemeinden Bad Breisig und Brohltal, Bernd Weidenbach und Johannes Bell, betonten in ihren Dankesworten an die Deutsche Stiftung Denkmalschutz die Bedeutung der Brohltalbahn und ihrer Geschichte für die Region. Dem konnte sich Michael Schäfer, Beigeordneter der Ortsgemeinde Brohl-Lützing beipflichtend anschließen.

Die Förderung durch die Deutsche Stiftung Denkmalschutz zolle der touristischen und kulturellen Bedeutung der Brohltal-Eisenbahn volle Anerkennung. Das stelle man in Brohl-Lützing gerne fest.

Sie alle freuten sich mit weiteren Vorstandsmitgliedern der IBS sowie Mitgliedern, Freunden und Gönnern über den nicht alltäglichen Zuschuss. Üblicherweise werden bei der Deutschen Stiftung Denkmalschutz nur Gebäude und bauliche Anlagen unterstützt. An der Förderung von Lok 11sm, also des ersten rollenden Denkmals in Rheinland-Pfalz, erkennt die IBS, dass es auch andere erhaltenswerte Denkmäler gibt. Denn die Technik ist etwas allumfassendes und besteht nicht nur aus der Bautechnik.

Die IBS bedankt sich herzlich bei der Deutschen Stiftung Denkmalschutz für die großzügige Hilfe.

Michael Baaden



Ernst Greve, Ortskurator der Deutschen Stiftung Denkmalschutz übergibt dem Vorsitzenden der IBS Joachim Hillenbrand, den Förderungsvertrag. Mit dabei sind (v.l.): 2.Vors.d.IBS Stephan Pauly, Hans-Joachim Boltersdorf, Brohl, Prof. Dr. Wiegner, VDI, Vallendar, Verb.Gem.-Bürgermeister v. Bad Breisig Bernd Weidenbach, Beigeordneter v. Brohl-Lützing Michael R. Schäfer.

Foto: Michael Baaden, (IBS)

Royal's Vulkan Stube unter neuer Leitung

Zum 1. August 2008 übergab die Familie Gasper aus Oberzissen den Gaststubenbereich im Bahnhof Engeln an einen neuen Pächter.

Viele Jahre lang hatte man dort ein mittlerweile weit und breit bekanntes Ausflugslokal aus kleinen Anfängen heraus aufgebaut. Bis zu 400 Personen kann man heute in Royal's Vulkan Stube bewirten. Wer hätte das bei der Einweihung des Bahnhofs im Jahr 1996 je gedacht. Der Bahnhof Engeln ist eine echte Größe im Brohltaler Tourismus geworden.

Hierzu gebührt der Familie Gasper höchste Anerkennung. Aus Al-

ters- und Gesundheitsgründen tritt die Familie Gasper jetzt zurück im Wissen, dass man "den besten Mann gefunden" habe, der den Betrieb auch schon seit 10 Jahren sehr gut kennt.

Beim Festakt am 1. August dankte Bürgermeister Johannes Bell der Familie Gasper und ihren Mitarbeitern dafür, dass mit ihrem Unternehmen das Brohltal „hinaus in die Welt“ gebracht worden sei.

Übernommen wurde „Royal's Vulkan Stube“ von Carlos Engbert, der ein gebürtiger Oberzisserer ist. Nach Abitur und Wehrdienst absolvierte der heute 29-Jährige in Maria

Laach als Prüfungsbester eine Ausbildung zum Hotelfachmann. Anschließend arbeitete er als angestellter Restaurantleiter und Veranstaltungsassistent, bevor er die Wirtschaftsschule als staatlich geprüfter Gastronomiebetriebswirt abschloss.

Die letzten zweieinhalb Jahre sammelte Carlos Engbert bei einem Bonner Catering-Unternehmen weitere Erfahrungen.

„Der Schritt in die Selbstständigkeit war immer mein Ziel“, meint er selbstbewusst. Seine 29-jährige Ehefrau Elke unterstützt ihn hier voll und ganz. Zwar arbeitet sie weiter als pharmazeutisch-technische Assistentin, an den Wochenenden hilft sie im Bahnhof aber kräftig mit.



Nach Ankunft der Züge im Endbahnhof Engeln streben die Fahrgäste an den Außen-Sitzgruppen vorbei in die Royal's Vulkan Stube und/oder zum Treffpunkt mit den Führern zu Wanderungen in die Voreifel. Die neuen Pächter vor der Royal's Vulkan Stube. (Fotos: Andreas Wildeman)

Noch wohnt das Paar in Wachtberg/Pech, allerdings haben die beiden bereits einen Bauplatz in Engeln, dem Heimatort von Elke Engbert. Viele örtliche Honoratioren sowie Lieferanten und Gäste hatten sich zur Geschäftsübergabe einge-

funden. Auch die Brohltalbahn war geladen und mit 3 Personen vertreten.

Bürgermeister Johannes Bell würdigte die beeindruckende Prosperität der Firma und wünschte dem neuen Geschäftsführer Carlos Eng-

bert eine ebenso glückliche Entwicklung seiner Gesellschaft in der gemeinsamen Zukunft. Dem können wir uns als IBS nur noch anschließen.

Michael Baaden

Ein Tag bei der Brohltalbahn (Teil 1): Ein Tag mit der V 200 und dem „Alu-Zug“

Der Aufruf in Heft 1-2/2008 *Die Brohltalbahn* hat mich bewogen, zum Erhalt dieses von mir besonders geliebten Blattes beizutragen und auch mal (wieder) in die Tastatur meines PCs zu greifen. Für einen Freund der Brohltalbahn, der aber überhaupt kein Experte ist, kein leichtes Unterfangen (sachliche Fehler bitte ich daher vorab zu verzeihen).

Aber worüber wüsste ich als IBS-Mitglied eigentlich gerne mehr? Worüber könnte ich schreiben? So kam ich auf die Idee, den fleißigen Brohltalbahner einfach mal einen Tag über die Schulter zu schauen. Davon will ich in lockerer Folge aus dem Blickwinkel des interessierten Laien berichten. Meinen ersten „Tag bei der Brohltalbahn“ verbrachte ich auf der V 200 mit dem „Alu-Zug“. Ich wollte schon immer wissen, was da genau passiert:

Für das Team der Brohltalbahn beginnt die Arbeit schon um 4.30 Uhr im Industriegebiet in Koblenz-Lützel (warum gerade dort, werde ich später verraten). Genau genommen fängt der Dienst der zwei Brohltalbahner, ein Zugführer und ein Lokführer, sogar noch etwas früher an: Vorher wird nämlich per Handy (!) die Standheizung der V 200 gestartet, damit der Motor entsprechend vorgewärmt wird (ich wusste gar nicht, dass es so was gibt).

Nach Eintreffen der Brohltalbahner werden die Wagen vorbereitet und angekuppelt, dann erfolgen Bremsprobe und die Erledigung des „Papierkrams“ (Wagenliste, Bremszettel, Fahrplan). Über eine doppelte Sägefahrt erfolgt gegen 6.00 Uhr der

Übergang vom Industriegleis auf das Netz der DB. Der entsprechende Schlüssel findet sich noch in einem der typischen kleinen grauen Kästchen am Gleis, während die Kommunikation mit den Fahrdienstleitern der DB inzwischen fast nur noch über Handy läuft (das war mir neu). Über die Urmitzer Rheinbrücke geht es dann nach Neuwied, wo in der Regel getankt wird (mehr dazu später, s. u.). Anschließend geht es via rechte Rheinstrecke, Bonn-Beuel (wo der Verfasser zusteigen durfte) bis Troisdorf. Ab hier auf einer reinen Güterzugstrecke über Köln-Kalk (7.30 Uhr), Hilden, Ratingen bis Duisburg-Wedau. Die Strecke ist überwiegend in gutem Zustand, doch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 Km/h (unbeladen) wird trotzdem nur knapp und gelegentlich erreicht.

Vor Wedau nimmt der erfahrene Lokführer Ralf Merten den Joystick deutlich zurück. Die Lok läuft merklich unruhiger. Wie ich von Ralf erfahre, ist dieses Streckenstück zwar weiter für 100 Km/h zugelassen, aber etwas „ausgefahren“. Um die gute, alte Lok zu schonen, nimmt Ralf die Geschwindigkeit deutlich heraus.

Hier erfahre ich erstmals, wie behutsam und verantwortungsbewusst die Brohltalbahner mit ihrer modernisierten, aber dennoch 50 Jahre alten Lok umgehen. „Die nächste Aufarbeitung kommt bestimmt“, erklärt mir Ralf, und weiter: „damit schon man das Material. Jede Aufarbeitung kostet gleich Hunderttausende“. Für eine kleine Eisenbahngesellschaft „mit zwölf“ Vollzeitangestell-

ten (sowie sechs Teilzeitleiter) sei es daher schon von besonderer Bedeutung, Material zu schonen und Kosten einzusparen. Ich bin beeindruckt.

Überhaupt, die V 200, das BE-Paradeponie der Normalspur: Auf die Frage, welche Lok er denn am liebsten fährt, huscht ein Lächeln über Ralfs Gesicht, und er deutet nur auf seinen Arbeitsplatz, obwohl er auch fast (es fehlen ihm noch zwei Einweisungen) alle anderen Loks der Brohltalbahn fährt. Er freut sich allerdings auch auf die in Aufarbeitung befindliche Lok 11sm. Dort werden wir ihn hoffentlich bald am Regler sehen.

Über 25 Jahre bei der Reichsbahn/Harzer Schmalspurbahn haben ihn zu einem erfahrenen, umsichtigen und gewissenhaften Lokführer gemacht, der sein Arbeitsgerät ungemein pfleglich behandelt. Die alte Technik der V 200 hat auch ihre Vorteile, wie ich erklärt bekomme. Bei einem Defekt an der Wendeschaltung sei auch schon mal was notfallmäßig „mit Draht repariert“ worden. „Eine Rolle Draht kann einem da richtig helfen“, wie ich erfahre. Die modernen Loks mit Computersteuerung bieten zwar manchen Luxus (etwa eine Klimaanlage, im Gegensatz zur V 200) und technische Raffinessen, doch bei einem der nicht seltenen Defekte ist Selbsthilfe kaum noch möglich. Und wieder bin ich beeindruckt.

Nicht minder interessant war es, vom langjährigen, erfahrenen Eisenbahner und Zugführer Günter Hüntgen Details aus dem Eisenbahnerle-

ben zu erfahren. Und wieder bin ich beeindruckt.

Nach einer langen „grünen Welle“ kommen wir gegen 8.20 Uhr vor Oberhausen erstmals zum Stehen. Auf der viel befahrenen Güterzugstrecke bis Wedau hat die DB wohl großes Interesse, auch die privaten Züge zügig durchzuleiten. Andernfalls kommt der enge Takt durcheinander, und die DB hätte den Schaden. So weit, so gut. Dass es auch anders kommen kann, erfahre ich später.

Hinter Oberhausen reduziert sich Stück für Stück die zulässige Höchstgeschwindigkeit. In Duisburg-Hamborn sehe ich immer deutlicher, was die Privatisierung der Bahn für die Nebenstrecken bedeutet. Verfallene Bahnhöfe und Stellwerke, zugewachsene Gleise und Signalanlagen, verrottete Anschlüsse, und eine Abschnitt für Abschnitt weiter herabgesetzte zulässige Höchstgeschwindigkeit sind Symptome eines Niedergangs der Eisenbahn, der mich traurig stimmt. Die ab 1. Juli 2008 geschlossene Kohlenzeche Walsum und weitere Industriebrachen runden das traurige Bild ab. Im Bahnhof Walsum halten wir an und melden uns beim letzten Fahrdienstleiter an der Strecke ab. Nun fahren wir in eine Stichstrecke, eine Sackgasse, in der wir signaltechnisch auf uns allein gestellt sind. Von den letzten 15 km Wegstrecke geht es über 6 km mit nur noch 10 km/h Höchstgeschwindigkeit weiter. Die Strecke ist in einem derart erbärmlichen Zustand, dass ein höheres Tempo nicht zugelassen ist. Ich lerne die Kehrseite der Bahnprivatisierung hautnah kennen. Erst der vom Kreis Wesel unterhaltene letzte Abschnitt der Strecke ist in deutlich besserem Zustand. Statt verfallener Industrie- und Bahninfrastruktur begleitet uns fortan die liebevolle niederrheinische Idylle. Es wird plötzlich sehr ländlich. Wir nutzen die gemütliche Bummel (gefühlte Schnecken-tempo) für eine kleine Frühstückspause, ohne die Strecke aus dem Auge zu lassen. Die Strecke erinnert mich an meine Fahrt mit

dem „Dschungelexpress“ von Machu Picchu nach Cusco in Peru (Bild 1). Am Wesel-Datteln-Kanal kurz vor Wesel ist erst mal Schluss. Günter, unser Zugführer, begibt sich ans Zug-Ende, Lokführer Ralf Merten auf den anderen Führerstand. Über eine Sägefahrt wird der Zug jetzt die letzten Kilometer ins Aluminiumwerk Voerde/Spellen geschoben (Bild 2). Über Funk gibt Günter Hündgen die notwendigen Anweisungen. Wir passieren die „Ausweichgruppe West“, die einzige Kreuzungsmöglichkeit mit den hier ebenfalls verkehrenden DB-Zügen zum benachbarten Hafen Emmelsum, wo zwei Mal täglich Papier geladen wird (daher: „Papierzug“). Kurz dahinter geht es in das Anschlussgleis der Aluminiumhütte. Vor der Werks-Einfahrt wird vom Zugführer die Weiche umgelegt, nach der Einfahrt stellt sie der Lokführer wieder zurück (Bild 3). So können die Kollegen der DB mit ihrem Papierzug ohne Verzögerung ins benachbarte Hafengleis fahren. Kurz vor 10.00 Uhr kommen wir am Ziel an, bei der „Corus Aluminium Voerde GmbH“. Näheres ist im Internet unter www.corus-voerde.de zu finden.

Wie ich von einem freundlichen Corus-Mitarbeiter erfahre, wird das Rohmaterial (Bauxit) im eigenen, benachbarten Hafen entladen, verarbeitet und zu Barren gegossen. Der größte Teil wird zu den anderen Kunden (leider) von Lastwagen abgefahren. Nach Koblenz werden fast 100 Prozent per Brohltalbahn abgefahren. Kümmerliche 3 Barren passen auf einen schweren Laster, während unser Zug davon über 70 Stück transportieren kann.

Sofort beginnen die fleißigen Brohltalbahner, die Rungen abzuklappen und die Beladung zu koordinieren (Bild 4 und 5). Derweil widmet sich Lokführer Ralf Merten der Pflege der Lok. Schnell die Scheiben geputzt und nach dem Rechten gesehen (Bild 6). Ich nutze die Zeit, die schön lackierte und gerade erst gewaschene Lok in Szene zu setzen

(Foto 07). Nach zwei Stunden ist der Zug beladen, der Papierkram erledigt. Alles läuft wie am Schnürchen.

Statt 230 Tonnen (Leergewicht) hat unser Zug jetzt ein Gewicht von 660 Tonnen. Über 400 Tonnen Zuladung, verteilt auf 9 Waggons. Der Alu-Zug der Brohltalbahn ersetzt damit rund 25 Lastwagen, die unsere Straßen verstopfen würden.

Gegen 11.00 Uhr verlassen wir das Werksgelände. In der „Kreuzungsgruppe West“ umfährt die Lok den Zug, um ans andere Ende zu setzen (Bild 08). Um 11.15 Uhr sind wir abfahrtbereit. Der obligatorische Anruf beim Fahrdienstleiter in Walsum unterbindet jedoch die Weiterfahrt. Der zweite „Papierzug“ der DB sei im Anmarsch. Wir stellen uns auf 30 Minuten Wartezeit ein. Länger haben wir für die Strecke auch nicht gebraucht. Schließlich werden es aber fast zwei Stunden, bis uns der „Papierzug“ kreuzt. Warum man uns nicht in Walsum hat kreuzen lassen, bleibt mir ein Rätsel. Zeitlich hätte es eigentlich locker passen müssen. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt! Unsere Brohltalbahner nehmen die ärgerliche Pause mit Humor: „jeden Tag ein anderes Abenteuer“. Es sei nicht die Frage, „ob es später wird, sondern warum“. Ich lerne, dass der Fahrplan unseres Zuges nur eine Art „Vorschlag“ ist. Ralf Merten: „Wir fahren halt keinen Reisezug“. Mit Kritik an der DB halten sich die Brohltalbahner vornehm zurück. Ich denke mir meinen Teil: Wenn DB-Netz und die DB-Verkehrsunternehmen (hier Railion) nicht getrennt sind, verwundert es nicht, dass die DB ihren „eigenen“ Zügen Vorfahrt einräumt.

Wir nutzen die Zwangspause und essen in der Zwischenzeit unsere Butterbrote. Günter Hündgen nutzt die Zeit, mir Erfahrungen und Erkenntnisse aus einem bewegten Eisenbahnerleben zu vermitteln. Ich lerne viel von Günter. Lokführer Ralf verschwindet derweil in den Maschinenraum. Erst später sehe ich, dass er die Zeit genutzt hat, um die



Bilder :	
01	05
02	06
03	07
04	08



Lok weiter ein Stück herauszuputzen: Teile des Motorraums sind frisch gestrichen. Die weitaus meiste Arbeit haben die Kollegen vor seiner Zeit bei der BE in die Lok investiert, erklärt mir Ralf in aller Bescheidenheit. Dennoch habe man noch einiges vor, um aus der V 200 „eine richtige Lok“ zu machen. Er spricht von Holzregalen, die die provisorischen Plastikkisten ersetzen sollen. Und wieder bin ich sehr beeindruckt. (Die Regale sind zwischenzeitlich schon auf der Lok installiert worden)

Fast zwei Stunden vergehen, bis die V 90 der DB den Papierzug endlich an uns vorbei drückt (Bild 09), siehe Seite 15). Sofort schieben wir, Wagen voraus, unseren Zug zum Kanal (Bild 10), siehe Seite 15), setzen um und sind keine 30 Minuten später bereits im nächsten Kreuzungsbahnhof Walsum. Der Fahrdienstleiter kommt sogar an die Lok und übergibt uns die Papiere (Bild 11), siehe Seite 15). Ich frage mich, ob da jemand ein schlechtes Gewissen hat.

Schritt für Schritt bessert sich der Streckenzustand, Abschnitt für Abschnitt dürfen wir wieder schneller fahren. Die Lok ist nun deutlich lauter. Schließlich muss sie jetzt das dreifache Gewicht bewegen. Lokführer Ralf beschleunigt sehr behutsam und ist stets bemüht, Signale so anzufahren, dass der Zug nur im äußersten Fall ganz anhält. Meist gelingt es, etwas Fahrt „mitzunehmen“. Auch beim Beschleunigen geht der erfahrene Lokführer mit aller Vorsicht ans Werk. Mehr als Fahrstufe 12 vermeidet Ralf. Die Caterpillar-Motoren (zusammen 2200 PS stark) seien zwar recht neu, doch es gehe nicht nur um die Schonung des Materials, sondern auch um das Einsparen größerer Kraftstoffmengen. Pro Woche werden bei zwei Fahrten nach Voerde (720 km) etwa 1700 Liter getankt, abhängig von Jahreszeit, Zahl der Stopps und Fahrweise. Bei höherer Fahrstufe als 12 (Maximum: 16) „säuft die V 200 richtig“, wie man mir erklärt. Das alles könne „schon mal 200 Liter ausmachen“.

Bei den heutigen Spritpreisen kein Pappenstiel. Obwohl wir beladen maximal 100 km/h fahren dürften, bleiben wir meistens im Bereich zwischen 60 und 80 km/h. Auf der Hauptstrecke geht es wieder zügig voran; erst vor Köln kommen wir kurz zum Stehen. Ich denke mir, die DB hat uns schon genug aufgehalten.

Unterwegs bannen uns zahlreiche „Fuzzis“ auf die Chips ihrer Digitalkameras und nutzen das tolle Fotowetter aus. Freundlich grüßt unser Lokführer mit der „Lichthupe“. Ich stelle fest, dass unsere einzigartige Lok mit ihrer prächtigen Lackierung ein Star unter den „Bahn-Spottern“ ist. So konnte auch ich schöne Fotos schießen. Gerade erst war die in der Winterpause in den Farben der Brohltalbahn lackierte V 200 bei „Trans-Regio“ in Mayen in der Waschanlage. Auch hier habe ich Glück!

Und auch hinter Köln läuft alles glatt. Zügig rollen wir über die maleische rechte Rheinstrecke. Ich genieße die Aussicht aus dem hinteren Führerhaus und mache ein paar Fotos aus ungewöhnlicher Perspektive (Bild 12). Beim Passieren des „Heimathafens“ Brohl gibt es einen kurzen akustischen Gruß für die Kollegen auf der anderen Rheinseite. Gegen 16.00 Uhr nähern wir uns dem Ziel und passieren die eindrucksvolle Urmitzer Rheinbrücke (Bild 13). Im Güterbahnhof Koblenz-Lützel wird umgesetzt, der Zug wird jetzt über eine doppelte Sägefahrt ins Industriegebiet geschoben (Bild 14). Wir verlassen damit wieder das Hoheitsgebiet der DB. In der nächsten Kreuzungsgruppe wird kurz gehalten. Während Günter den Schlüssel für die Einfahrt ins Industriegleis zurückbringt, beginnen wir mit der Entfernung der Spanngurte der Aluminium-Barren. Gemeinsam geht es dann noch ca. einen Kilometer auf den Gleisen der Stadtwerke Koblenz bis zum Werkstor der Firma Aleris, dem „weltweit führenden Anbieter qualitativ hochwertiger Aluminiumwalzprodukte“, wie es auf der Homepage des Empfängers der Aluminiumbarren heißt. Aleris liefert nach

eigenen Angaben „maßgeschneiderte Aluminium-Walzbleche für Luft- und Raumfahrt, Automobil- und Fahrzeugbau, Schiffsbau, Apparate und Behälterbau, Werkzeug- und Maschinenbau“. Näheres unter www.aleris-koblenz.com im Internet.

Direkt vor dem Werk stellen wir den Zug ab. Die Rungen werden abgeklappt, die Lok abgekuppelt und ein Stück vorgezogen. Eine letzte Kontrolle der Lok mit einem Blick auf den Ölstand der Motoren, die Säuberung der Fenster und das sorgfältige Reinigen des Innenraumes schließen den Arbeitstag ab. Aufmerksam beobachtet mich der Werkschutz, während ich eine Aufnahme von der Szene mache (Foto 15). Ich stelle fest, dass „unsere“ Lok hier im Industriegebiet sehr sicher abgestellt ist und wohl kaum das Opfer von Graffiti-Sprayern werden kann. Ein Glück, denn um die, wie ich finde, wunderschöne Lackierung wäre es ungemein schade. In der Abendsonne gibt das Glanzstück der Brohltalbahn ein prächtiges Bild ab. Den Rest der Arbeit übernimmt nun die Lok der Stadtwerke Koblenz. Bis zum nächsten Arbeitstag der V 200 werden die Waggons mit einer SWK-Lok auf das Betriebsgelände gezogen, entladen und wieder zurückgefahren. So kann es am nächsten Morgen wieder früh losgehen in Richtung Voerde.

Gegen 17.00 Uhr endet ein langer Arbeitstag der fleißigen Brohltalbahn. Mir war es eine große Ehre und eine besondere Freude, dass ich den Einsatz des Alu-Zuges begleiten durfte. Ein herzliches Dankeschön den beiden freundlichen und erfahrenen Eisenbahnern, von denen ich viel gelernt habe (Foto 16). Ich bin schwer beeindruckt und hoffe, dass ich dem Leser des Berichtes von meinem Ausflug mit der V 200 einen lebendigen Eindruck vermitteln konnte. Wenn es interessiert, werde ich gelegentlich wieder berichten. Rückmeldungen gerne unter Rolf.toonen@web.de.

Rolf Toonen



Bilder :
09 13
10 14
11 15
12 16



China-Rotterdam-Brohl-Dohna

Diesen interessanten Laufweg weist ein Schüttgut auf, das seit Oktober 2007 auch von der Brohltalbahn befördert wird. Der Normalspurverkehr macht das möglich. Die weiße Masse nennt man landläufig Flussspat, exakt auch Calciumfluorid genannt. Das Material wurde aus China bezogen und in Rotterdam auf das Rheinschiff nach Brohl umgeladen.

Lange haben wir gebraucht, um den Transport über den Hafen Brohl zu organisieren. Seit dem Jahr 2005

Container/Wechselbrücken sowie der Tragwagen hat lange Zeit beansprucht. Allzu lange lagerten im Brohler Hafen die großen weißen Berge, bis dass es richtig losgehen konnte. Seit Ende 2007 rollte der Verkehr bis April 2008 recht problemlos ab. Auf größtenteils nagelneuen Containertragwagen wurden bisher ca. 8.500 t aus dem Brohler Hafen von uns bis zum DB-Bahnhof gezogen.

Zwischendurch werden die Wagen auf der Gleiswaage in unse-

LKW, die ins südlich gelegene Dohna an der Müglitztalbahn (nach Altenberg) fahren. Das Werk der Fluorchemie hat zwar Gleisanschluss, welcher auch von der Mittelweserbahn bedient wird. Wegen fehlender Entlademöglichkeit für die Container muss aber ein Straßentransport durchgeführt werden.

Die geöffneten Container/Wechselbrücken werden zur Entleerung ganz hoch gekippt, weil feuchter Flussspat ziemlich fest kleben kann.

Zunächst war eine längere Pause im Versand eingetreten, der jedoch im Sommer wieder aufgenommen wurde.

Eine neue Schiffsladung Flussspat, diesmal aus Namibia und in der Farbe eher grau, ist dazu im Brohler Hafen eingetroffen.

Michael Baaden



Das Foto zeigt die 20 Fuß Open Top-Container und Wechselbrücken auf den nagelneuen Containertragwagen im Umladebahnhof Brohl auf Gleis 7. Auf der Gleiswaage der BEG werden die einzelnen Container dann gewogen und zum Abtransport bereitgestellt. Nur im Bedarfsfall müssen sie zum jeweils notwendigen Füllgewichtsausgleich (Reduzieren oder noch Zuladen des Transportgutes) nochmal zurück in den Hafen gefahren werden.

Die gestapelten Stahlschwellen sind Originalherstellungen für 1 m-Spur (keine aufgearbeiteten Normal-Spur-Schwellen), sie sind für eine Gleiserneuerung bei Streckenkilometer 1,7 (vor der zweiten, ampegelicherten Straßenquerung der B 412) bestimmt. (Foto: Michael Baaden)

wurde nach einer Umladestelle am Rhein sowie nach einer Möglichkeit gesucht, das staubförmige, in feuchtem Zustand aber sehr klebrige Material zu transportieren und dann auch wieder einfach entleeren zu können.

Nachdem dies mit Schüttgutwagen nicht möglich war (einen Test in Brohl gab es), wurde schließlich der Transport in 20 Fuß Open Top-Containern und Wechselbrücken realisiert. Das und die Beschaffung der

rem Umladebahnhof verwogen. Anschließend werden die Wagengruppen dem 3 Mal pro Woche verkehrenden Chemliner-Zug der Mittelweserbahn beigegeben.

Gleichzeitig bekommen wir so auch die leeren Waggons zurück. Die Mittelweserbahn befördert die Wagen im Auftrag des Spediteurs „log-o-rail“ dann über u.a. Köln, Darmstadt und Donauwörth nach Dresden in den Containerbahnhof. Es erfolgt dort die Umsetzung auf

Washtag für die V 200

Markus Degen hat uns einen Washtag für die V 200 im Depot der Transregio BW Mayen-Ost organisiert.

Am 14. 06. 2008 waren Ralf Merten und Markus Degen dazu nach Mayen-Ost gefahren und brachten die Maschine wieder auf Hochglanz.

Text: **Stefan Raab**
Fotos: **Markus Degen**

