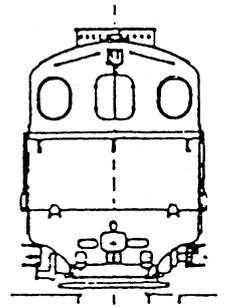


Die Brohltalbahn



Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

22. Jahrgang
Nr. II + III / 2010

Viel Dampf zu Ostern 2010



Anlässlich der 175-Jahrfeiern der Deutschen Eisenbahnen war im Rahmen der Veranstaltungsprogramme von Rheinland-Pfalz auch auf der Brohltalbahn richtig viel los. Von Karfreitag bis Ostermontag waren die Lokomotiven 99 7203 der UEF (links) und "Franzburg" des DEV im Brohltal bzw. im Pendelverkehr zum Hafen unterwegs. Nach getaner Arbeit ruhen sich beide Maschinen vor dem Lokschuppen in Brohl aus.

IMPRESSUM:**Herausgeber:**

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.
Sitz: Brohl-Lützing/Rhein
Geschäftsstelle: Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen
Tel. 02636 / 8 03 03; Fax 02636 / 8 01 46
Internet-Adresse: www.vulkan-express.de
e-mail: buero@vulkan-express.de

Verantwortlicher Redakteur:

Karsten Friedrichs, Kastanienweg 39, 53604 Bad Honnef
Tel. 02224 / 4793
e-mail: karsten_friedrichs@web.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Bad Honnef

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
Hans-Ulrich Büchting, Swisttal
Michael Haubner, Koblenz
Hans-Josef Merzbach, Bonn
Volkhard Stern, Bonn
Rolf Toonen, Bonn
Andreas Wildeman, Bad Breisig
Ortwin Wildeman, Bonn

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. 413195
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:

Die Ausgabe IV/2010 von „Die Brohltalbahn“ erscheint im Dezember 2010.

Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn IV/2010“ ist der 31.10.2010.

Berichte bitte als Word-Dokument einreichen. Papierfotos Format 10x15 cm glänzend bzw. Digital-Fotos (mind 300 dpi) per e-mail, mit Anschrift des Autors, bis zum Redaktionsschluß an die Redaktion erbeten.

Das stimmungsvolle **Titelfoto** verdanken wir **Michael Baaden**

INHALT:

Impressum	2
Auf ein Wort	3
Osterhase kam mit der Dampflokomotive	4-5
Blick über den Zaun (III)	6/7
Laster und Lokomotiven	7
Bericht des Schatzmeisters	8
Bergischer Löwe eröffnet	9
Gleiserneuerung am Dickberg	10-11
Ein Samstag auf der Normalspur Teil 1	12-15
Niederzissen-West	16
Stellenausschreibung	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 2010

02.-03.10. Scheunenfest im Kalenbergerhof
in Burgbrohl. Mit dem Zug direkt zum Hof (Sonderhaltepunkt). Streichelzoo, Traktorausstellung, Apfel-express.

09. u. 16.10. Gambrinus-Fahrten

Abfahrt um 14:10 ab Brohl nach Engeln. Möglichkeit einer geführten Wanderung bis Oberzissen. Nach Rückkunft in Brohl im Lokschuppen deftiges Spanferkelessen mit Freibier vom Fass, alkoholfreien Getränken und musikalischer Unterhaltung bis Mitternacht.

30.10. Almatrieb am Bahnhof Engeln

Abendfahrt zum rustikalen Lunchbuffet im Bahnhof Engeln. Dort Live-Musik und Tanz. Abfahrt um 19:00 ab Brohl, Rückkunft in Brohl um 01:30.

07.11. Schlachtfest-Fahrt

Abfahrt um 09:30 ab Brohl nach Engeln. Dort empfängt Sie um 11:00 das Team von Royals Vulkanstube mit einem deftigen Schlachtesse. Rückfahrt ab Engeln um 14:20, Rückkunft in Brohl um 15:42.

21.11. Martinsfahrt

Abfahrt um 09:30 von Brohl nach Engeln zum traditionellen Martinsessen in Royals Vulkanstube. Rückfahrt ab Engeln um 14:20, Rückkunft in Brohl um 15:42.

**Nikolausfahrten
an jedem Advents-Wochenende
und zusätzlich am Montag, dem 06.12.**

Fahrtzeit ca. 2 Std. von Brohl nach Oberzissen. Jedes Kind bis 11 Jahre erhält vom Nikolaus eine Tüte. Weihnachtsmärkte in Brohl, Burgbrohl, Niederzissen sowie auf der Burg Olbrück laden zum Besuch ein.

**Weihnachtsfahrten am 26. und 31.12.
Reservierung für Nikolaus- u. Weihnachtsfahrten
erbeten!**

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen und Leser,

der größte Teil des Jahres 2010 liegt nun hinter uns, und seit der letzten Ausgabe unserer Zeitschrift hat sich bei der Brohltalbahn wieder viel ereignet.

Höhepunkt des Jahres waren sicher die gut besuchten und von den Medien stark beachteten Veranstaltungen auf unserer Meterspur im Rahmen der 175-Jahrfeier der Deutschen Eisenbahnen zu Ostern. Michael Baaden berichtet dazu in dieser Ausgabe.

Der Gleisneubau im Bereich Dickberg konnte Ende 2009 im wesentlichen beendet werden, so dass der Fahrbetrieb für die Saison 2010 uneingeschränkt geplant werden konnte. Michael Haubner schildert rückblickend die dafür erforderlichen umfangreichen Baumaßnahmen, welche nach dem Neubau der Strecke Brenk-Engeln die größten in der Geschichte des Vulkan-Express waren.

Der Fortgang der Arbeiten an unserer Lok 11sm orientiert sich an der Fertigstellung des Kessels, der sich noch im AW Pila in der Fertigung befindet. Viele bürokratische Hindernisse in Form von Klärungen der Zuständigkeiten für die Kesselprüfung und Abnahme bis zur Übersetzung der Angaben in den Kesselzeichnungen aus dem Polnischen waren zu überwinden. Erst wenn der Dampferzeuger in Klostermansfeld eingetroffen ist und auf dem Rahmen montiert wurde, können auch die Montagearbeiten für die Fertigstellung der Lokomotive fortgeführt werden. Aus heutiger Sicht rechnen wir mit der Inbetriebnahme der Lok im Frühjahr 2011. Glücklicherweise konnten wir uns über weitere, zum Teil namhafte Spenden für dieses, unser wichtigstes Projekt, freuen. Die mit dem Baufortschritt angefallenen unvorhergesehenen Mehrkosten konnten dadurch zumindest teilweise kompensiert werden.

Das bisherige Transportaufkommen in diesem Jahr ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zufriedenstellend. Leider ist unsere große Lokomotive für die Güterzüge auf der Normalspur D 9 (V200) seit Mitte Juni des Jahres wegen eines kapitalen Getriebebeschadens nicht einsatzfähig.

Die Reparatur der Maschine bei der Lokomotivfabrik Reuschling wird mindestens noch bis Ende September andauern. Bis dahin fährt ein Triebfahrzeug der Bahnen der Stadt Monheim (Lok 80 „Max“ oder 81 „Moritz“) den Aluminiumzug, unseren wichtigsten Transportzweig. In diesem Jahr sind auch zusätzliche Aufgaben auf der großen Spur in Form von Holztransporten aus den Häfen Brohl und Andernach nach Brohl Gbf. dazugekommen.

Rolf Toonen schildert in diesem Heft lebendig und hautnah in seiner Serie „Ein Tag bei der Brohltalbahn“ den anstrengenden Arbeitsalltag von Lokführer und ehrenamtlich tätigen Rangierern im Normalspurverkehr.

Die V 65 „Inge“ hat im Oktober Fristablauf. Wir hoffen, diese wichtige Lokomotive mit relativ geringem Aufwand schnell wieder an den Betrieb übergeben zu können. An zwei Wochenenden im August war die Maschine im Ahrtal wieder in Zusammenarbeit mit den „Freunden der Ahrtalbahn“ im Personen-Sonderverkehr unterwegs. Die Kosten für die Beseitigung von Graffiti-schäden an den zwischenzeitlich in Brohl hinterstellten Reisezugwagen haben dann leider aus dem kleinen erhofften Gewinn wieder einen Verlust werden lassen.

Auf der Schmalspur läuft der Phonolith-Verkehr in der bekannten Größenordnung. In diesem Bereich ist der Ausfall der gerade frisch revidierten Lok D 1 mit Schäden sowohl am Strömungs- als auch am Wendegetriebe für uns besonders schmerzhaft, da mit hohen Reparaturkosten und langer Ausfallzeit zu rechnen ist.

Somit stehen für die Personen- und Güterbeförderung auf der Schmalspur nur zwei Tfz. (D 2 und D 5) zur Verfügung, da ja auch der Triebwagen VT 30 schon seit längerer Zeit mit Fristablauf abgestellt ist.

Von der BOB wurden die letzten beiden Stahl-Personenwagen (gleiche Bauart, wie bei uns schon im Einsatz) angekauft. Sobald die erforderlichen Spezialgüterwagen für den Transport dieser Fahrzeuge verfügbar sind, erfolgt die Übersendung nach Brohl. Beim Personenverkehr im Brohltal erhoffen wir uns, bedingt durch die o. g. Sonderverkehre zu Ostern, ein besseres Ergebnis als 2009.

Ein weiteres, wichtiges Ereignis war die Hauptversammlung der IBS am 13. März 2010 mit der turnusmäßigen Wahl des Vorstandes. Zur Überraschung vieler erhielt Frank Muth die Stimmenmehrheit bei der Wahl des Vorsitzenden.

Der bisherige langjährige Amtsinhaber Joachim Hillenbrand hat sich in den 21 Jahren seiner Vereinszugehörigkeit mit seinem großen Fachwissen intensiv in die positive Weiterentwicklung unseres Vereins eingebracht und dadurch viele richtige, zukunftssträchtige Entscheidungen angestoßen. Er ist für unseren Verein auch künftig weiterhin unverzichtbar.

Frank Muth ist in große Fußstapfen getreten und benötigt die Unterstützung aller bei seiner neuen Aufgabe, damit diese Arbeit erfolgreich weitergeführt werden kann.

Zum Schluss noch ein Wort zur Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der IBS. Unser Mitglied Michael Hergarten konnte dafür gewonnen werden, diese Aufgabe in Form der Medieninformationen zu übernehmen. Wir wünschen ihm hierfür eine glückliche Hand. Die Verantwortlichkeiten der redaktionellen Tätigkeit für diese Zeitschrift bleiben davon unberührt.

Karsten Friedrichs

Osterhase kam mit der Dampflok

So beschrieb der begeisterte Jochen Tarrach von der Rhein-Zeitung das bezaubernde Dampfspektakel zum 175-jährigen Bestehen der Eisenbahnen in Deutschland, was vom 2. bis 5. April auch im Brohltal gefeiert wurde. Das Land Rheinland-Pfalz und das Plandampfteam mit dem VDMT und der Vulkan-Eifel-Bahn organisierten in der Eifel die wahrscheinlich größte eisenbahnhistorische Veranstaltung zum Jubiläumsjahr. Etwa 15 Dampfloks in Normalspur und zwei in Schmalspur vor Plan- als auch Sonderzügen kamen in den Betriebseinsatz. Auch Diesel- und E-Traktion bereicherten die Szene. Mit einem umfangreichen Rahmenprogramm luden nicht nur Bahnveranstalter in den Großraum Koblenz – Saarbrücken – Luxemburg – Gerolstein – Brohl-Lützing ein. Gleichfalls die Touristiker spielten gut mit.

Auch die IBS im Brohltal trug mit einem etwas anderen Bahnfest zum Spektakel bei. Vier Tage bot der Vulkan-Expreß einen Fahrplan vom Feinsten einer Privatbahn an. Mit Dampfloks 99 7203 vom Albbähnle der Ulmer Eisenbahnfreunde nach Burgbrohl und Oberzissen und mit Diesel nach Engeln; Freitag und Samstag verkehrte ein Fotogüterzug nach Brenk. Extraschmankerl war die Bedienung der Hafenstrecke mit Dampfloks „Franzburg“ des Deutschen Eisenbahnvereins und dem FW-Wagen 25. Das hatte es bisher noch nicht gegeben. Ein Augen- und Ohrenschauspiel nicht nur für Bahnfreunde, auch normale Leute und auch Brohler Bürger fanden riesigen Gefallen an der kleinen Lok mit dem großen Schornstein. Und damit konnte man durch die Brohler Rheinanlagen bis ans Wasser fahren. Die Kfz-Lenker auf der Bundesstraße 9 staunten nicht schlecht, was da so flott neben ihnen herzockelte. Lok Emma von Jim Knopf und Lukas, dem Lokomotivführer, kamen allen sofort in den Sinn.

Viele aktive Mitglieder der IBS sind seither richtig verliebt in den kleinen Zweikuppler. So was hatte die Brohltalbahn noch nie erlebt. Das war eine echt gute Werbewirkung.

Ähnlich ging es wohl im Brohltal selbst. An manchen Fotostellen standen bis zu 50 Fotografen, um die Züge des Vulkan-Expreß auf die Platte zu bannen. Es waren ja auch alle Züge unterschiedlich mit allen Triebfahrzeugen eingesetzt. Erstmals seit Oktober 2005 konnte wieder eine Doppeltraktion mit D 1 und D 2 angeboten werden. Die Werkstatt hatte rechtzeitig die Hauptuntersuchung von D 1 mit einem neuen Motor abschließen können. Für den Wagen Ci 53 hat es leider nicht mehr gereicht. Dafür konnten wir ihn in der Werkstatt als echtes Restaurierungsobjekt präsentieren.

Betrieblich gab es bei den meisten Zügen in Burgbrohl und Oberzissen Kreuzung und/oder Lok- bzw. Richtungswechsel. Drei Garnituren waren eingesetzt. Die Besucher äußerten sich sehr positiv über die Vielseitigkeit des Fahrzeugeinsatzes. Die Züge waren nicht zu voll. Viele ausländische Bahnfreunde aus Holland, Belgien und England bevölkerten das Tal und bei uns auch speziell das Restaurieren der Dampfer vor dem Lokschuppen. In der Werkstatt hätte der Andrang etwas größer sein können, auch bei den führenden Mitarbeitern; der Wettergott war uns relativ hold, regnete es doch nur einmal kurz.

Die Dampflokspersonalen aus Bruchhausen-Vilsen und von der Schwäbischen Alb kannten unsere Bahn bisher nicht, die Kollegen waren fast alle noch recht jung. Die Steigung am Vilser Holz und der Albaufstieg sind zwar interessant, aber die permanente Steigung bei der Brohltalbahn beeindruckte die Kollegen denn doch sehr. Es wurden wohl auch menschliche Kontakte zu unseren Personalen ge-

knüpft, so dass baldige Besuche bei den Meterspurkollegen stattfinden werden.

Auch einige unserer Dampfloksführer konnten mal wieder zeigen, dass sie es immer noch und gut können, denn seit September 2001 haben wir leider keinen Dampfer mehr. Wer hätte gedacht, dass es so lange andauert?! Wann kommt endlich Lok 11sm?

Trotz der großen Anstrengungen beim Hochbetrieb hatten wir als Aktive einen harmonischen Umgang untereinander. Das möchte der Chronist gerne feststellen. Vielleicht haben dazu auch die Kollegen von DEV und UEF beigetragen, die wirklich angenehme Gäste waren. Auf jeden Fall trug die gastronomische Versorgung schon am Morgen im VB 50 und am Abend beim Grillen bzw. mit dem gemeinsamen Besuch in den Brohltaler Lokalitäten dazu bei.

Ansonsten fand auch wieder Ausbildung statt. Unsere jungen Kollegen konnten sich als Bremser im kleinen Zug zum Hafen praktisch fortbilden. Speziell die Rampe am Umladebahnhof bot dazu gute Übungsmöglichkeiten.

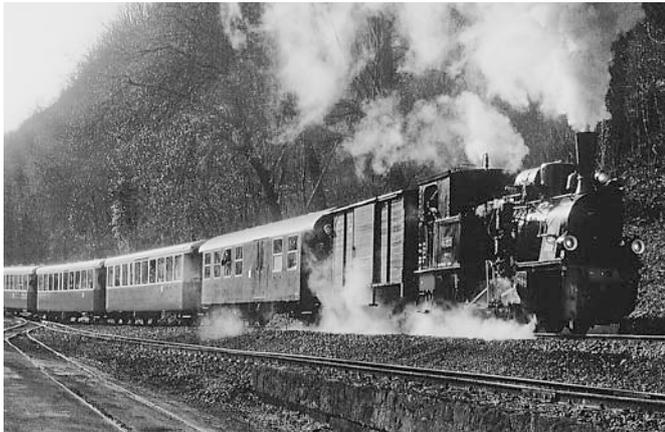
Da Lok „Franzburg“ keine Zugbremse besitzt, wie das früher bei Kleinbahnen so üblich war, war der Wagen 25 immer mit einem erfahrenen Bremser besetzt. Auch bei der Brohltalbahn gab es noch bis 1995 handgebremste Güterzüge. Aber auch beim Rangieren wird dann und wann schon mal mit der Hand gebremst. Wie schön, dass man das bei der Brohltalbahn lernen kann.

Das 175-Jahre-Jubiläum war eine Veranstaltung mit einer echten Breitenwirkung in der Bevölkerung, bei den Eisenbahnfreunden aus ganz Deutschland und dem Ausland. Viele verbrachten mehrere Tage in unserer Region.

Hoffentlich sehen das auch die Zimmervermieter und Lokalitäten so. Insgesamt ein bester Einstieg in das Jubiläumsjahr.

Michael Baaden

Bilderbogen: Dampf auf der Brohltalbahn Ostern 2010



Mit Volldampf in die Steigung: 99 7203 beginnt die Fahrt von Brohl nach Oberzissen. Foto: Michael Baaden



Auf dem Weg vom Hafen passiert Lok „Franzburg“ die Parade der BEG-Normalspurfahrzeuge im Umladebahnhof. Foto: Karsten Friedrichs



Der gleiche Zug vor Niederzissen mit Diesel-Nachschub. Foto: Volkhard Stern



Knochenarbeit: Bekohlung der „Franzburg“ aus dem Anhänger. Genau so wurde mit 99 7203 verfahren. Foto: Karsten Friedrichs



Lösche ziehen bei 99 7203 nach der Fahrt. Eine schmutzige Angelegenheit. Foto: Karsten Friedrichs



Der Wasserkonsum von 99 7203 war geringer als zunächst angenommen. Foto: Karsten Friedrichs



Das hat es noch nie gegeben: Lok „Franzburg“ auf dem Bahnübergang der B 9. Foto: Karsten Friedrichs

Blick über den Zaun (3)

Dieser dritte Beitrag „Ein Blick über den Zaun“ soll einen kurzen Einblick in die Entwicklungsgeschichte der – von der Planung um 1910 an – untypischsten Bahn der Schweiz geben.

Diese, von Beginn an elektrifizierte Meterspur-Bahn führt von Nyon am Genfer See (405m) nach Norden über die Jurahänge hinauf zum Col de la Girvine (1233m) und wei-

ter bis zur Grenze nach La Cure. Schon 1958 wurde eine Fortsetzung nach Frankreich hinein bis nach Morez wegen zu geringem Verkehrsaufkommen und schlechtem Bauzustand wieder eingestellt. Die verbliebene Streckenlänge beträgt jetzt ca. 27 km.

Die NStCM ist eine reine Adhäsionsbahn mit anhaltend starken Steigungen von bis zu 6%. Zu den Besonderheiten dieser Bahn gehört das nur für Straßenbahnen übliche Profil von 2,20m Breite, 4,15m Höhe und 16,4m Länge; diese we-

sentliche Profileinengung wurde wegen der teilweisen Mitbenutzung der Straße auf dem damaligen französischen Streckenabschnitt von der dortigen Bahngesellschaft gefordert.

Weitere Besonderheit war die für das Baujahr um 1910 extrem hohe Stromspannung von 2200 Volt Gleichstrom; mit ihr konnte man, trotz der starken Steigungen, mit nur einer, damals noch personalbesetzten, Einspeisungsanlage in Streckenmitte auskommen.

Der Betriebsmittelpark umfasste in den folgenden Jahrzehnten 7



Triebwagen mit Personenwagen bzw. Triebwagen der ersten Generation von Beginn an bis in die 1986er Jahre in schmal-hohem Straßenbahnprofil (Bilder oben). Portrait der normal-breiten Pendelzug-Triebwagen und ein Pendelzug aus Trieb- und Steuerwagen ab 1985 (Bilder unten).

Triebwagen ABDe4/4 mit je 4 x 100 PS- Motoren, 15 Personenwagen verschiedener Typen und ausreichend Güter-, Hilfs-, Räum- und Sonder-Fahrzeuge für geringen Frachtverkehr, aber sehr extreme Einsätze in der Wintersaison. In die Skisportgebiete mussten z. B. jedes Jahr viele in Doppeltraktion geführte Zusatzzüge von beträchtlicher Länge – bis zu 9 Einheiten – eingesetzt werden.

Trotzdem überlegte die Schweizer Bahngesellschaft in den 1970er Jahren aus Kostengründen eine Gesamtbetriebs-Umstellung auf Busbetrieb. Während dieser langwierigen und zeitaufwendigen Erwägungen stellte sich mit der Zeit aber heraus, dass das finanzielle Ergebnis noch schlechter ausgefallen wäre als bei der Bahn. Maßgebend waren dabei u. a. vor allem die extrem hohen Verkehrsspitzen in den Winterzeiten und die sehr oft unterbrochenen und äußerst lawinengefährdeten Straßenverbindungen.

Im Dezember 1985 beschlossen Kantons- und Bundesrat dann den Weiterbetrieb der nunmehr „**Compagnie du chemin de fer Nyon-St. Cergue-Morez**“ (NStCM) genannten Bahn. Er wurde mit neuer Fahrleitung, jetzt- automatischen 1500-Volt-Gleichrichterstationen und neuen Pendelzügen (Be4/4 + Bt) eingeleitet. Das neue Rollmaterial ist nunmehr fast normal 2,65m breit und mit demjenigen verschiedener Schweizer Bahngesellschaften verwandt. Lediglich äußerlich ist es durch die ansprechende Rot/Orange-Farbgebung einheitlich auf die neue NStCM abgestimmt. Mittelfristig angeschaffte Personenwagen und Sonder-Rollmaterial werden auch weiterhin eingesetzt. In den Folgejahren wurden darüber hinaus noch weitere Neuanschaffungen aller Art getätigt.

Eine Besonderheit dazu sollte noch erwähnt werden: Ein tunnelartiger Durchlass zur Unterquerung der Autobahn Bern-Lausanne-Genf wurde ohne einen erforderlichen

Weitblick noch für das alte, schmale Lichtraumprofil konzipiert und gebaut.

Als feste Vorgabe für die Konstruktion des neuen Rollmaterials erwies er sich jedoch als erhebliche Erschwerung; auch verursacht er eine lästige Langsamfahrstelle.

Beachtlich ist: Das Rollmaterial der ersten Generation hat auf dieser

Gebirgsstrecke fast 80 Jahre lang mit sehr vielseitigen, außerordentlichen Anforderungen an Technik und Material sowie unter extremen Witterungsbedingungen ohne große Ausfälle seinen Dienst getan; einige Einheiten fahren museal sogar noch heute.

Text und Fotos:

A. und O. Wildeman

Laster und Lokomotiven: Klassiker auf Schiene und Straße

Schwere Lastkraftwagen und die Eisenbahn üben seit jeher eine große Faszination auf Verkehrsfreunde aus. Allerdings waren die beiden Transportmittel auch stets Konkurrenten, und der Anteil der Straße am Güteraufkommen stieg zu Lasten der Schiene stetig an. Heute werden nur noch rund 20 Prozent aller Waren per Bahn befördert.

Von der Brohltal-Schmalspurbahn stehen uns zwei schöne Aufnahmen zur Verfügung, die jeweils ein Treffen der beiden Verkehrsträger zeigen. Abbildung 1 entstand am 20. August 1965 am Bad Tönissteiner Talviadukt. Während in der „oberen Etage“ Lok IV mit einem Lava-Leer-

zug Richtung Burgbrohl-Weiler dampft, hat eine Ebene tiefer der Fahrer mit seinem MAN-Lastzug vom Typ „Pausbacke“ eine Pause eingelegt (Bild: Hans-Josef Merzbach). Das zweite Foto zeigt ein Oldtimertreffen, das am 20. Mai 2001 in Niederrissen stattfand. Ein Krupp-Lastzug mit V 8-Cummins-Motor der Fa. Ewald Höhlschen aus Wuppertal begegnete aus diesem Anlass dem Vulkan-Express mit einer O & K-Diesellok an der Zugspitze (Bild: Volkhard Stern). Der Lkw vom Baujahr 1962 ist wenige Jahre älter als die 1965 gelieferte D 1, dafür jedoch mit 320 PS etwa gleich stark.

Volkhard Stern



Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

Dr. Stephan Strojek, Königswinter
Christian Langfeldt, Bonn
Mathias Langfeldt, Bonn
Sebastian Merzbach, Bonn
Marcus Mandelartz, Rommerskirchen
Ute Mandelartz, Rommerskirchen
Dr. Thomas Lingen, Niederbreitbach

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

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bisher für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

269.381,- €

Hier nun alle Spender bis zum 30.04.2010:

Klaus Schönenkorb, Köln
Tilman Kerstiens, Wassenach
Hans-Joachim Boltersdorf, Brohl-Lützing
Norbert Diederichs, Brohl-Lützing
Aloys Delfs, Brohl-Lützing
Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing
Raimund Dahm, Bonn
Winfried Bergmann, Wuppertal
Manfred Hirzmann, Unkel-Heister
Uwe Meiß, Solingen
Hans Josef Merzbach, Bonn
Bernd Heidelmann, Bonn
Joachim Pawlowski, Bonn
Hans Fiebig, Düsseldorf
Karsten Friedrichs, Bad Honnef

Ursula Breuer, Burgbrohl
Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
Bernd Dettmer, Ense-Bremen
Helmut Fink, Runkel
Gisela Fritzen, Neuwied
Bernd Düpper, Koblenz

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen
Hartmut Halm, Aachen
Hans-Hermann Kleinespel,

Mülheim (Ruhr)
Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl
Friedrich Kernchen, Köln

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. **Tobias Baaden**

Multi-Media-Vortrag

Am 25. März gab es mal wieder einen Lichtbildvortrag von Walter Müller in der Verbandsgemeinde in Niederzissen. Das ist eigentlich nichts Neues, denn der Vulkanpark-Spezialist hat schon öfters über Land und Leute unserer Region referiert. Diesmal jedoch war Thema: "Auf schmaler Spur durch das romantische Brohltal". Dies wollten sich der Chronist sowie einige Brohltalbahner dann doch nicht wieder entgehen lassen.

Eine richtige Entscheidung. In gewohnter freier Rede führte uns Walter Müller das Brohltal vor so wie wir es wohl noch nicht oder weniger kennen. Die Brohltalbahn diente als äußerlicher Aufhänger, um dem Vortrag über das Tal eine heimatliche Verbindung von Ost nach West zu geben. Sehr erfreut stellte der Autor fest, dass das Brohltal nicht erst am Tönissteiner Viadukt beginnt. Klar, mit Brohl-Lützing natürlich, wo auch die Brohltalbahn ihren Anfang nimmt. Mit herrlichen Ausblicken über Brohl, aufgenommen von den umgebenden Bergen, wurde einem vollbesetzten Wappensaal bewusst gemacht, wie grandios das Brohltal aber speziell der Ortsteil Brohl in der rheinischen Felsen- und Tallandschaft eingebettet ist. Walter Müller hatte sich Fotopunkte ausgesucht, die (oft an den Talkanten) wenigstens dem Autor

gar nicht bis wenig bekannt sind. Fauna und Flora wurden vom Referenten oft kleinteilig vorgestellt, genau das, was vielen Leuten fehlt, um damit den Wert ihrer eigenen Landschaft und Heimat schätzen zu können. Und zwischendurch und/oder mittendrin war immer wieder die Brohltalbahn zu erkennen, deren Vulkan-Expresß jährlich rund 60.000 Gäste in unser Tal zieht. Die meisten von ihnen sehen das Brohltal zwar aus einer etwas isolierten Sicht, die durchaus interessant und vielfältig ist. Walter Müller zeigte uns, dass das Tal aber viel mehr zu bieten hat. Speziell der Vulkanismus gibt geologisch und touristisch so viel her, dass andere davon nur träumen können. Deswegen sollte alles unternommen werden, um die Gäste länger im Tal zu halten, um mit Wanderungen, Erläuterungen, Führungen einen näheren Bezug aufzubauen, der zum Wiederkommen in unseren Vulkanpark Brohltal/Laacher See anregt. Mit seinem Vortrag lockte Walter Müller heimatkundlich interessierte Brohltaler Bürger, die diese Art von Information und Bildung mit großem Beifall quittierten.

Dieser Vortrag sollte in anderen Orten wiederholt werden, z. B. in Brohl-Lützing und Bad Breisig.

Michael Baaden

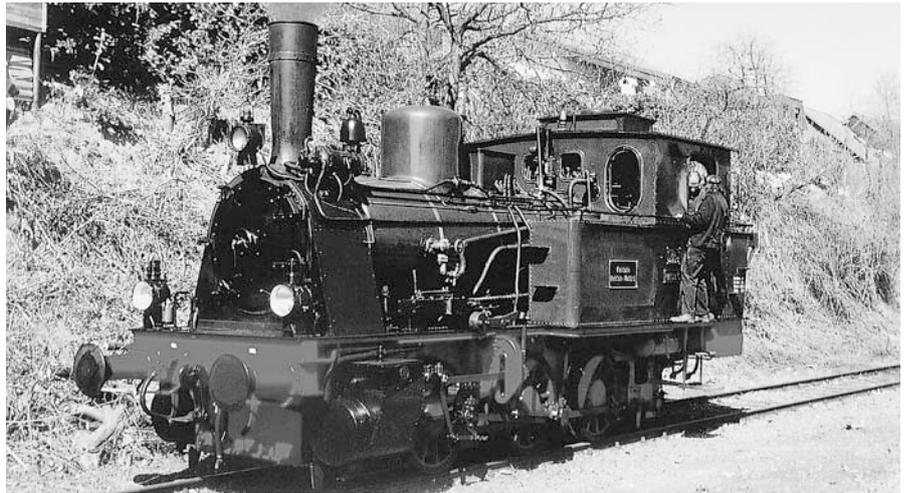
Bergischer Löwe eröffnet

Auch wenn man sich vieles anders oder schneller vorstellen kann, jeder Verein im Touristikbahnwesen tut was er kann und was aus seinen Verhältnissen heraus möglich ist. Auch wenn manches dann 15 Jahre dauert. So lange hat es nämlich gedauert, bis die Wiehltalbahner ihre Bahn bis Waldbröl endlich in Betrieb nehmen konnten. Das hat am Anfang wohl keiner gedacht, dass es so lange dauern könnte. Denn theoretisch ist die Rechtslage klar. Aber Politik und einige Unternehmer ignorierten die Rechtslage, speziell die Eisenbahngesetze seit 1994, was man seinerzeit auch Bahnreform nannte.

Wenn die Eisenbahn in die Mühlen der Politik kommt, dann hat die Eisenbahn verloren. Das war schon immer ein Spruch des Autors, der aber seit einiger Zeit so nicht mehr stimmt. Denn seit der Bahnreform stehen wir als Eisenbahn gar nicht mehr rechtlos dar. Was hat das mit der Wiehltalbahn zu tun? Deren Infrastrukturbetreiber Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH musste sich leider die Durchsetzung des neuen Eisenbahnrechts schlicht erkämpfen. Was eigentlich klar war und ist, man wurde trotzdem verklagt und musste gegenklagen, um das Recht durchzusetzen.

Was hat das an Mühe und Zeit gekostet, nur weil ein paar Unternehmer-Großkopfeten und deren willige politische Helfershelfer selbst Recht und Fakten setzen wollten. Das mag jetzt sehr verkürzt klingen, im Kern war es so. Die Sache soll jetzt nicht dargestellt werden.

Aber nicht nur im Wiehltal trat man das Recht mit Füßen und großen Steinen. Auch in Ransbach-Baumbach an der Brexbachtalbahn meinte ein selbstherrlicher Stadtfürst seit zehn Jahren, „hier wird nie wieder ein Zug fahren“ und bemühte für seine Zwecke (auf unserer aller Kosten) die Anwaltschaft, Parteien und Medien und auch Teile



Zugferd für den „Bergischen Löwen“: Lok „Waldbröl“ in Dieringhausen.

der Bevölkerung. Aber auch bei der Brex war die Rechtslage klar.

Und bei der Brohltalbahn, ist es da nicht irgendwie ähnlich, dass man uns an den DB-Güterbahnhof nicht herankommen lässt? Wie lange zieht sich das schon hin? Was ist uns an geschäftlichen Möglichkeiten unmöglich gemacht worden? Die Rechtslage ist schon klar, aber das Geld ist für die DB wichtiger. Man wollte von uns Grundstückspreise mit Frankfurter Niveau realisieren. Wir sind aber keine Grundstücksspekulanten sondern eine Eisenbahn. Dort gelten andere Preise. Mittlerweile scheint aber eine Kompromissbereitschaft sich zu entwickeln. Dafür mussten wir kämpfen, jedoch noch nicht klagen, bisher jedenfalls.

Auf jeden Fall kann man den Wiehltalbahnern, der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH und deren Geschäftsführer Rainer Bohnet nur herzlich danken, dass mit den Gerichtsurteilen Klarheit und Bestätigung des Rechts erfolgten. Darauf kann man sich nunmehr berufen, die ganze Szene zollt Anerkennung! Umso schöner, wenn die Wiehltalbahn zukünftig auch die Unterstützung der Politik vor Ort und sogar des Landes NRW genießen wird. Wer hätte das gedacht? Die Reden bei der Eröffnung am 18. April deuteten vieles an. Mal sehen, was davon konkret wird. Es gibt noch

viel zu tun und die Strecke nach Morsbach steht erst am Anfang der Arbeiten.

Liebe Kollegen von der Wiehltalbahn, die IBS gratuliert zur Premierenfahrt des Bergischen Löwen am 18. April 2010 und zur Wiedereröffnung Eurer Strecke bis Waldbröl. Einem Eisenbahnfreund war Waldbröl schon immer das Ziel im Hinterkopf. Ihr habt es erreicht.

„Ihr macht der Zukunft Dampf!“

Text und Foto: **Michael Baaden**

Übrigens...

Für den Microsoft Train Simulator gibt es ein Add-on Volume 10 „Neue Güterzüge“, worin sich u. a. unsere D 9 (V 200) im Reuschling-Farbkleid mit diversen schweren Zügen auf unterschiedlichen Strecken bewähren muss. Beim Enkelsohn Jan (7 Jahre) ist jedenfalls diese Variante Favorit, obwohl die Bedienelemente auf dem Führerstand noch alter DB-Stand sind. Aber das kann er ja nicht wissen, da er noch nicht auf der D 9 war. Der Sound ist jedenfalls ziemlich echt und das imponiert ihm. Immerhin hat er den Opa auch dafür begeistern können, mit der D 9 z. B. mal mit einem langen Güterzug über die Rollbahn oder einem IC über die Moselstrecke zu brummen. Leider ist unser Alu-Zug nicht dabei.

Karsten Friedrichs

Gleiserneuerung am Dickberg

Bereits im März/April 2009 wurde die Strecke im Bereich Dickberg wegen des sehr schlechten Zustandes in mühevoller Kleinarbeit für den Saisonbeginn 2009 soweit hergerichtet, dass diese für eine weitere Fahrplanperiode uneingeschränkt zur Verfügung stehen konnte.

Diese Herrichtung wurde im Heft „Die Brohltalbahn“ Nr. II+III/2009 ausführlich beschrieben. Als erste Vorarbeit wurde nach Klärung mit der Kreisverwaltung Ahrweiler das Freischneiden des umfangreichen Bewuchses neben der Strecke durch eine Fremdfirma in der ersten Oktoberhälfte vorgenommen.



Der Gleisbereich nach dem Freischnitt.

Für das gesamte Sanierungsvorhaben wurden 1300 Stahlschwellen, d. h. 600 neue Schwellen mit 1,85 m Länge und 700 gebrauchte Schwellen mit 2,05m Länge und ca. 1900m gebrauchte Schienen S 49 sowie das gesamte dazugehörige Kleisenen mit Zwischenplatten beschafft.

Die Schienen stammen teilweise aus dem Rückbau des Bahnhofes Höhr-Grenzhausen und von der oberen Kochertalbahn von Gaildorf nach Untergröningen. Nach durchgeführter Ausschreibung im Sep-



Warten auf den Einbau: neue und gebrauchte Schwellen in Brohl.

tember erfolgte die Vergabe nach Zustimmung des Aufsichtsrates der Brohltal-Eisenbahn GmbH am 13. Oktober 2009 an 2 Baufirmen (Fa. Holzleitner für den Gleisbau, Fa. Rick für den Erd- und Massivbau). Nach der Vermessung der Strecke stand einem Arbeitsbeginn im November nach Abschluss der Saison 2009 nichts mehr im Wege.

Am 8. November konnte mit dem Abbau der Gleise von km 0,970 ausgehend in Richtung Brohl bis

zur doppelten Kreuzungsweiche Nr. 7 im Bahnhof Brohl BE. begonnen werden.

Innerhalb von 2 Tagen wurden die gesamten Gleise durch die eigenen Mitarbeiter (Gleisbaurotte) unter Leitung von Frank Muth jochweise auf unseren Rollwagen verladen und zum Umladebahnhof in Brohl gefahren.

Sofort nach dem Abräumen der Gleise wurde durch die Baufirma



Abtransport der alten Gleisjoche.

Rick mit den umfangreichen und zeitaufwändigen Erdarbeiten begonnen.

Zum Bauumfang gehörten auch 2 Bahnübergänge als jeweils kleinere Zufahrten zu Wohnhäusern in km 0,225 neben unserer Werkstatt und am Ende der Baustrecke bei km 0,936.

Außerdem wurden eine Fahr-
bahnplatte im Bereich der Stütz-
mauer bei km 0,4 und ein Auffang-
becken bei km 0,6 neu gebaut.
Wegen der sehr schmalen Trasse
wurde eine Schottersicherung auf

35m Länge bei km 0,5 talseitig in
Form von Winkelhalteplatten aus
Fertigteilen erstellt.

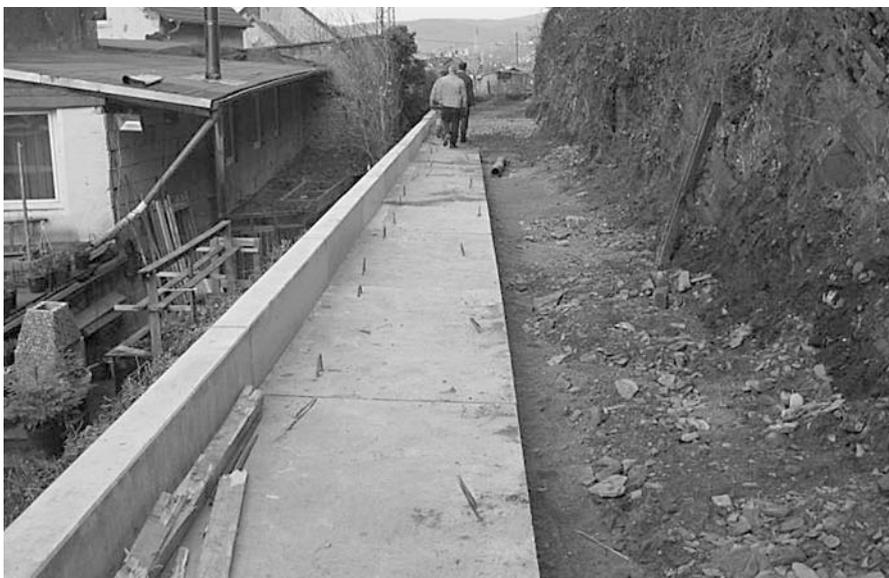
Vorgesehen waren für die gesamt-
e Strecke 2 Wochen Bauzeit.
Durch die umfangreichen Erdarbei-
ten und den Einbau der Bauwerke
wurde die gesamte geplante Bauzeit
vom Erdbauunternehmen schon
aufgebraucht.

Dadurch konnten die Gleise erst
am Samstag, dem 21. November
2009, beginnend ab der DKW in
Brohl, verlegt werden, nachdem
zuvor die Schienen auf eine größere

Länge von bis zu 45 m vorge-
schweißt wurden.

Rechtzeitig zu Beginn der Niko-
lauszüge, am 27. November 2009
gegen 18:00 Uhr war die Strecke
soweit hergestellt, dass diese ohne
Einschränkung verkehren konnten.

Am 08. Dezember wurde dann
mit dem Stopfen und Richten der
Gleise durch eine neue Matisa-
Stopfmaschine der Fa. Metrico (Le-
onhard Weiss) begonnen. Leider
hatte die Maschine einen Schaden
an der Elektronik und konnte die
engen Bögen in den Übergängen
nicht richtig lagemäßig herstellen.
Da nur 3 Tage für die Arbeiten bei
uns vorgesehen waren und die
nächste Terminbaustelle wartete
wird die Stopfmaschine noch ein-



Montierte Winkelhalteplatten zur Schottersicherung.



Stopfmaschine im Einsatz.



Neu verlegter, noch ungestopfter Gleisabschnitt hinter der DKW in Brohl.



Der erneuerte Bahnübergang beim Wagen-
schuppen in Brohl.

mal zu uns kommen und die Bo-
genübergänge lagemäßig richten.

Im Nachgang wurden die beiden
Übergänge erstellt. Als erster vor
Weihnachten noch der Übergang
am Wagenschuppen. Leider konnte
wegen des Frosteinbruches der
zweite Bahnübergang erst im März
2010 fertig gestellt werden.

Text und Fotos **Michael Haubner**

Ein Tag bei der Brohltalbahn (Teil 3) „Ein Samstag auf der Normalspur – Folge I“

Diesmal will ich im Rahmen der Reihe „Ein Tag bei der Brohltalbahn“ über einen Samstag auf der Normalspur berichten (eigentlich hatte ich die Schmalspurstrecke für den anstehenden Bericht im Visier, aber terminlich kam es dann doch so aus, dass wir das auf den Beitrag Nr. 4 der Reihe verschieben müssen). Für meinen Besuch am 9. Mai 2009 stand ein umfangreiches Programm an, das ich nicht verpassen wollte. Es sollte wieder ein spannender, aufschlussreicher Tag mit vielen neuen Eindrücken werden.

Los ging es am Samstagmorgen um 7.00 Uhr in Brohl. Was ich für einen Samstag als ausgesprochen früh empfinde, ist bei den im wahrsten Sinne „aufgeweckten“ Brohltalbahnnern allerdings ein später Arbeitsbeginn. Ursprünglich sollte es sogar um 5.00 Uhr los gehen, aber da der Triebfahrzeugführer schon mehrere frühe Einsätze in der Woche hinter sich hatte, wollte man ihn mit dem „späten“ Arbeitsbeginn etwas schonen. Glück gehabt, dachte ich mir!

Als ich gegen 7.00 Uhr in Brohl eintraf, waren Frank Muth, der Lokführer, und Volker Esper, der Rangierer, bereits mit den Vorbereitungen beschäftigt.

Im Büro der Brohltalbahn gab es gleich die erste Überraschung: 20 leere Güterwagen (offene Schüttgutwagen, Fc-Wagen genannt, wie man mir erklärt), die es im Laufe des Tages in Köln-Eifelort abzuholen galt, sollten gemäß zugewiesenem Fahrplan der DB rechtsrheinisch über Koblenz nach Brohl gefahren werden, was den Laufweg etwa verdoppelt. Frank Muth, der seit 2002 hauptberuflich bei der Brohltalbahn als Lokführer aktiv ist, sprach sogleich von „Spritverschwendung“ und fackelte nicht lange, beim Geschäftsführer der Brohltalbahn anzurufen: „Da soll er sich mal drum

kümmern“ und der DB „Dampf machen“. Wie sich allerdings später herausstellte, war daran nichts zu ändern: In Bad Godesberg wurde eine Weiche getauscht, und die Strecke war daher nur eingleisig befahrbar.

Folglich wurden alle nicht notwendiger Weise linksrheinisch verkehrenden Züge auf die „Schäl Sick“ umgeleitet. Natürlich sollte das uns treffen, und nicht die fahrplanmäßig verkehrenden Personenzüge. Die der DB, versteht sich.

Zunächst ging es aber mit der V 65 nach Andernach. Eigentlich war die V 100 des Kooperationspartners VEB (Die „Vulkaneifelbahn“ aus Gerolstein) vorgesehen, aber da die Silberlinge, anders als geplant, doch nicht nach Köln mitgenommen werden sollten, wurde kurzfristig umdisponiert.

Der Umladebahnhof bot ein buntes Bild mit verschiedensten Fahrzeugen (Bild 1). Nach einem prüfenden Blick unter die Motorhaube der V 65 (Bild 2) ging es gleich los in Richtung An-



Bild 1



Bild 2

demnach, um dort 20 Schüttgutwagen abzuholen, die im dortigen Rheinhafen mit Lava-Splitt beladen worden waren. Das Material dient der Begrünung flacher Dächer, und entsprechende Fuhren werden von der SBB Cargo wöchentlich in die Schweiz befördert; Lava-Splitt ist auch in Krisenzeiten so gefragt, dass Frank Muth dies mit der trockenen Bemerkung quittiert, "die Schweizer scheinen das Zeug zu essen".

Angeliefert werden die leeren Wagen donnerstags, ebenfalls von der SBB Cargo, die die Wagen in Brohl übergibt. Hier werden sie von der Brohltalbahn übernommen und mit den eigenen Loks unmittelbar danach zum Rheinhafen Andernach gebracht. Dort werden sie von dem Hafentreiber bis Samstagmorgen mit dem Material gefüllt, das in der Eifel abgebaut wird.

Zum Einsatz nach Andernach kommen die V 60 und die V 65; die V 200 darf nicht in den Hafen einfahren. Für den Lack der V 200 wäre das auch nicht so sinnvoll; das Anschlussgleis ist recht zugewach-



Bild 3

sen. Da die V 60 zur Zeit vermietet ist, übernimmt die V 65 den Verkehr.

Nach der Ankunft in Andernach holt Volker am Stellwerk den Schlüssel für die Einfahrt in das Hafengleis ab, da der Fahrweg für den DB-Verkehr zum Rasselstein-Werk freigehalten wird. Nach Umlegen der Sperre stoßen wir rückwärts zurück in das Anschlussgleis.

Obwohl die größeren Bahnübergänge mit Lichtzeichenanlagen ausgestattet sind, sichert Volker die Fahrt zusätzlich mit Fahne (Bild 3).

Die Bereitschaft, bei eingeschaltetem Blinklicht anzuhalten, ist bei den Autofahrern nicht immer so ausgeprägt, wie es eigentlich sein sollte: "Manche rasen einfach durch", wie ich erfahre, und da macht es wohl absolut Sinn, dass die Brohltalbahner auf "Nummer sicher" gehen. Bei der gemütlichen Fahrt in Richtung Hafen läuft plötzlich eine unbekannte Person vor der Lok herum, sichert die letzten Bahnübergänge zusätzlich, auch zur Überraschung Volkers, und klettert schließlich auf die Lok. Verdutzt frage ich Frank, was das zu bedeuten hat. Er klärt mich auf: Es handelt sich um den Geschäftsführer des Andernacher Rheinhafens, der nach dem Rechten sieht.

Am Tag vorher waren die 20 Wagen mit Lava-Splitt beladen worden. Das übernehmen die Andernacher Stadtwerke, die für diesen Zweck einen Zwei-Wege-Unimog



Bild 4



Bild 6

benutzen.

Die bereits beladenen Wagen stehen kurz vor dem Rheinufer und werden umgehend angekuppelt. Volker kontrolliert die Bremsen (Bild 4), und schon geht es wieder zurück zum Bahnhof Andernach (Bild 5). Die V 65 hat nun eine ordentliche Last zu bewältigen. Pro Wagen sind 40 Tonnen zu bewegen. Mit 800 Tonnen hat die V 65 ganz schön was zu ziehen. Entsprechend dröhnt der Motor.

Mir fällt auf, dass der Übergang vom Führerhaus zum Motorgehäuse mit einem flexiblen Lederbalg verbunden ist. Nun erkenne ich, warum: Die Teile „arbeiten“ regelrecht und verschieben sich gegeneinander. Ich bin beeindruckt, welche Kräfte hier offensichtlich wirken.

Im Bahnhof Andernach wird die Lok zügig umgesetzt (Bild 6).



Bild 5

Anschließend quälen sich unsere fleißigen Brohltalbahner mit den Schüttgutwagen; sie besitzen Schüttvorrichtungen, die für die Weiterfahrt arretiert sein müssen, dies nach der Beladung aber nicht immer sind. Dummerweise kostet es viel Kraft, die Schütten in die korrekte Stellung zu bringen (Bild 7).



Bild 7

Zudem müssen die beiden gegenüberliegenden Klappen gleichzeitig hoch gewuchtet werden; dafür werden schon mal zwei Leute gebraucht. Die Arretierung („Falle“) ist jedoch so unglücklich angebracht, dass sie nur von einer dritten Person bequem umgelegt werden kann.

Hier kann ich mich nützlich machen, aber Frank erzählt, dass er schon mal eine geschlagene Stunde gebraucht hat und sich extrem verrenken musste, um die Schütten ohne zusätzliche Hilfe in Stellung zu bringen. Frank ärgert sich, „wie man einen solchen Mist bauen kann“ und Volker schlägt vor, dies auch mal zu schreiben.

Nach Bremsprobe und Kontrolle sind wir startklar, warten aber noch etwas auf die Freigabe der Strecke durch den Fahrdienstleiter. Frank erzählt derweil, warum er heute so „spät“ gestartet ist: Er hatte bereits 4 Einsätze im Laufe der Woche, bei denen es deutlich früher los ging, darunter eine Überführungsfahrt an die französische Grenze mit der V 200; solche Fahren fährt er wohl besonders gerne, wie er mir sagt; dabei ging es wohl auch sehr früh los. Sein interessanter Job verliert für mich schlagartig einiges von seiner Attraktivität; ein Frühaufsteher bin ich allenfalls notgedrungen.

Während wir auf die Freigabe der Strecke warten, erfahre ich einiges über unsere beiden Brohltalbahner. Volker ist Elektro-Ingenieur und arbeitet ehrenamtlich bei der Brohltalbahn; bevorzugt beschäftigt er sich mit der Elektronik der Loks. Er nimmt sich die Zeit, obwohl er sich beruflich gerade neu orientiert und dafür viel Arbeit investieren muss. Ich bin sehr beeindruckt! Trotz der



Bild 8

Verzögerung bleibt die Stimmung gut (Bild 8). Während wir weiter warten, erzählt mir Frank, dass er seit 6 Jahren bei der Brohltalbahn arbeitet und praktisch „alles macht“. Büroarbeit, Lok fahren, auch auf der Schmalspur, aber einen Motor auszubauen und auseinanderzunehmen ist seine bevorzugte Tätigkeit: „Da hat man seine Ruhe“. Über die V 65 („Inge“) erfahre ich, dass sie vormals bei der britischen Rheinarmee im Einsatz

war und schon ein bewegtes Leben hinter sich hat. Mir gehen langsam die Fragen aus, aber trotzdem müssen wir weiter warten. Frank rät zur Geduld: „Die meiste Zeit seines Lebens wartet der Bahner vergebens“, wie er trocken kommentiert. Der Fahrdienstleiter lässt erst die schnell(er)en Züge vor. Daher rät Frank, besser „nicht zu drängeln“, denn sonst „macht man sich unbeliebt“ (beim Fahrdienstleiter). Schließlich ist unser Zug nicht sonderlich schnell, und wenn wir mit unserer niedrigen Geschwindigkeit den ganzen Verkehr aufhalten, „macht man sich keine Freunde“.

Was er genau meint, erfahre ich kurz danach. Als unser Zug endlich freie Fahrt bekommt, kämpft die V 65 ganz gewaltig, um auf Touren zu kommen. Vom Sound her tippe ich auf 60 km/h. Ein Blick auf den Tacho belehrt mich eines Besseren: Wir fahren erst 25 km/h und kommen nur langsam in Fahrt. In Namy sind es schon 55 km/h, und Volker unkt, dass wir „frühestens an der Einfahrtsweiche in Brohl auf 60 sind“. So kommt es denn auch. Obwohl es das oberste Ziel ist, den Abschnitt bis Brohl schnellstmöglich zu passieren, bleibt Frank ganz ruhig: „Ich kann nicht mehr wie fahren“. Kurz nach der Einfahrt in Brohl schießt auch schon der



Bild 9

nächstfolgende Zug an uns vorbei; bei der dichten Zugfolge am Rhein wird ein Zug mit 60 km/h schnell zum Hindernis, auch wenn er nur einen kurzen Abschnitt befährt. Nicht zuletzt deswegen muss in Brohl die V 200 die Ladung übernehmen.

In Brohl wartet eine weitere Überraschung, jedenfalls für mich: Zwei junge, ehrenamtliche Brohltalbahner haben die V 200 vorbereitet (Motor vorgewärmt etc.), so dass wir gleich umkuppeln können. Martin Bickenbach und Jeffrey Dhillon engagieren sich in ihrer Freizeit für die Brohltalbahn. Bahn scheint ihr Hobby zu sein, und daher fahren sie nun auch mit: „Man muss den jungen Leuten auch was bieten“, kommentiert Frank.

Von den beiden erfahre ich vieles über die Bahn. Für Volker ist nun Feierabend. Mit der V 200 und den übernommenen Wagen befahren wir mit etwa 90 km/h die schöne Rheinstrecke. Durch die typischen „Augen“ der V 200 hat man einen tollen Ausblick auf das Rheintal (Bild 9).

Erst vor Bonn werden wir von einem schnelleren Zug überholt. Während wir die Überholung am „Neuen Weg“ südlich von Bad Godesberg abwarten, erfahre ich auch wieder Neues über die V 200: Die Lok ist ausgesprochen zuverlässig; kürzlich ist eine Blattfeder gebrochen, aber das war es fast schon. Und sehr sparsam im Verbrauch ist sie auch, sogar sparsamer, als man es ursprünglich erwartet hat. Eine DB-V 100 braucht mit 900 Tonnen Last ähnlich viel Sprit, trotz kleinerem Motor.

Welch ein Glück für die Brohltalbahn, denke ich mir; ausgleichende Gerechtigkeit. Mit den Loks hatte man ja auch schon oft genug Pech gehabt. Mir gehen die Schadensberichte über die Schmalspurdieselloks, die immer für Überraschungen gut sind, durch den Kopf. Die Zwangs-Pause zieht sich in die Länge und ich erfahre so noch mehr

über den Alltag bei der Brohltalbahn. Frank fährt gerne auf der Normalspur, während andere Kollegen lieber auf der heimischen Meterspur unterwegs sind. Eine Ausnahme macht für ihn der Güterzug im Brohltal, der allerdings nur im Winter eingesetzt wird, wenn keine Mitnahme der Containerwagen aus Brenk in den fahrplanmäßigen Personzügen (PmG) möglich ist. Gerne wird dann nämlich eine „unplanmäßige“ Pause beim beliebten Metzger in Oberzissen eingelegt; nur „montags ist blöd“, dann nämlich hat er geschlossen.

Ein überzeugendes Argument. Für die Arbeitsteilung der Fahrzeugführer sind diese persönlichen Präferenzen von Vorteil; von Andreas Wildemann weiß ich, dass er lieber den Zug im Brohltal fährt. Das passt ja gut zusammen, denke ich mir. Eine glückliche Konstellation!

Nach längerer Pause geht es schließlich weiter in Richtung Köln-

Eifeltor. Kurz hinter der Überholstelle sehe ich den Grund für den Stau auf der linken Rheinstrecke; in Godesberg fehlt auf dem Gegengleis eine Weiche. Sie wird im Laufe des Wochenendes ausgetauscht (Bild 10). Die Züge durchfahren den eingleisigen Abschnitt im Pulk; „wie an einer einspurigen Straßenbaustelle“, wie mir Martin erklärt. Dennoch werden wir die Rückfahrt rechtsrheinisch absolvieren müssen.

Die Durchfahrt durch Bonn genieße ich besonders; von dort fahre ich zur Arbeit, und aus dieser Perspektive habe ich den Bahnhof noch nie gesehen (Bild 11). Man fühlt sich irgendwie erhaben auf der Lok. Eine schöne Aussicht, zumal auch das Wetter mitspielt! Ohne weitere Verzögerung geht es nun bis Köln-Eifeltor (Bild 12).

Text und Fotos: **Rolf Toonen**

Der zweite Teil folgt in Ausgabe IV/2010 (d. Redaktion)



Bild 10



Bild 11



Bild 12

Niederzissen-West

Nach Inbetriebnahme des Triebwagens VT 50 wurden 1925 als weitere Zustiegmöglichkeiten die Haltepunkte Burgbrohl-West und Niederzissen-West eingeführt. 1938 wurde Niederzissen-West vom Bereich Kehrholer Weg an den Bahnübergang Königsfelder Allee verlegt. Im letzten Fahrplan wurde der Bahnhof Niederzissen zur Unterscheidung von Niederzissen-West als Niederzissen Hbf bezeichnet. Beide Haltepunkte waren bis zur Einstellung des planmäßigen Personenverkehrs 1961 in Betrieb. Mit der Aufstellung des Schildes will die Brohltalbahn an den ehemaligen Haltepunkt erinnern. Zugleich dient die Tafel auch als Anzeiger für das Rathaus mit dem Touristikbüro.

Text und Foto: **Michael Haubner**



Großer Bahnhof: Zur Einweihung des Schildes würdigten Landrat Dr. Pföhler (vorn links) und Bürgermeister Johannes Bell (rechts außen) in Anwesenheit weiterer Gäste und der Aktiven der Brohltalbahn die geleistete Arbeit.

STELLENAUSSCHREIBUNG

Der Arbeitskreis Fahrdienst / Service der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn sucht zum schnellstmöglichen Zeitpunkt

mehrere Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterinnen

zur Besetzung unseres Bahnhofes mit Kiosk für samstags, sonntags sowie an Feiertagen von Ostern bis Dezember des jeweiligen Jahres

Die Arbeitsstelle umfasst folgende Aufgaben (Teilzeitarbeit ist natürlich möglich):

Besetzung des Bahnhofs und des angeschlossenen Kiosks von 08.30 – ca. 18.00 Uhr an den oben genannten Tagen, Mithilfe beim Fahrkartenverkauf, Einweisung der Fahrgäste auf die reservierten Plätze, Vorbereitung der Abrechnung des Fahrkartenverkaufes, Beratung der Fahrgäste, Fahrgastinformationen per Telefon, Verkauf unserer Restaurationswaren und Souvenirartikel am Kiosk, Vorbereitung der Fahrten durch Bereitstellung der Verkaufsartikel wie Kaffee, Teewasser, Kaltgetränke, usw., Bereitstellung von Informationsmaterial am Bahnhof, Pflege des Bahnhofsumfeldes.

Wir denken dabei speziell an Mitglieder, die sich sonst, aus welchen Gründen auch immer, nicht in den körperlich und/oder technisch anspruchsvollen Ablauf unserer Arbeit einbringen können, sich aber trotzdem für unsere Bahn persönlich engagieren wollten.

Da für viele der oben genannten Tätigkeiten genaue Kenntnisse erforderlich sind, werden wir Sie selbstverständlich ausführlich einarbeiten.

Die Vergütung orientiert sich am Niveau der anderen ehrenamtlichen Mitarbeiter unserer Bahn. Weiterhin erhalten Sie garantiert sehr viel frische Luft und Abwechslung, sowie auch manchmal den unter Kolleginnen und Kollegen so geschätzten und gepflegten rauen, aber letztlich doch meist herzlichen Umgangston. Weiterhin haben Sie das gute Gefühl, etwas zum Wohle und Fortbestand unserer Brohltalbahn beigetragen zu haben.

Auch von den Fahrgästen ist gelegentlich ein Wort des Lobes zu hören.

Sollten Sie an dieser Aufgabe interessiert sein, so bitten wir Sie, sich bei unserem Arbeitskreisleiter **Manfred Theisen**, seinem Stellvertreter **Hans-Ulrich Büchting** oder aber bei einem unserer Mitarbeiter, evtl. bei einer Fahrt mit dem VULKAN-EXPRESS, zu melden. Gerne können Sie aber auch mit uns einen „Schnuppertag“ vereinbaren und dann entscheiden, ob Ihnen der Aufgabenbereich liegt.

Wir benötigen Ihre Unterstützung!!!