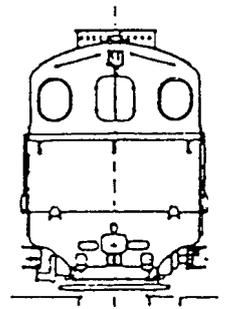


Die Brohltalbahn



Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

22. Jahrgang
Nr. IV / 2010

„Organspenderin“ für D 9 gefunden



Bei der Suche nach einem Ersatzgetriebe für unsere D 9 wurden wir bei der GES in Kornwestheim (Bild oben) fündig. Die dortige V200 015 wurde als Ersatzteilspender angekauft und mit 360 573 von dort über Brohl (Bild unten) zur Lokfabrik Reuschling gefahren. Auf eine baldige Wiederinbetriebnahme der D 9 ist somit zu hoffen.

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
Dagmar Bürckel, Neustadt/ W
Niklas Eimers, Essen
Simeon Langenbahn, Kaiserslautern
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
Deidesheimer Straße 2, 50739 Köln
Tel. 0221 / 3 56 71 27 ; Fax 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Die Ausgabe I/2011 von „Die Brohltalbahn“ erscheint im März 2010.

Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn“ I/2011 ist der 31.01.2011. 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.

Die beiden Titelfotos hat Simeon Langenbahn gemacht.

INHALT:

Impressum	2
Auf ein Wort	3
Archiv Jakobowski	4
IBS im Wandel	5
Tag des offenen Denkmals	5
Brohler Ahrbömmel	6
Bericht des Schatzmeisters	7
In die Jahre gekommen	7
Ein Samstag auf der Normalspur Teil 2	8-10
Sprayer-Angriffe	10
Reisen wie in früheren Jahren	11
Blick über den Zaun (IV)	12-14
Fedecrail Youth Camp 2010	15-16

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 2010/11**Nikolausfahrten am 18./19.12.**

Bei allen Fahrten bieten wir heiße Getränke, wie Kinderpunsch oder Glühwein im Zug oder am Kiosk im weihnachtlich geschmückten Bahnhof Brohl B.E. an. Am Haltepunkt Schweppenburg steigt der Nikolaus in den Zug. Dort überreicht er jedem Kind eine Nikolaustüte mit leckerem Inhalt. Ein Aufenthalt im Endbahnhof Oberzissen oder ein Ausstieg an den Zwischenbahnhöfen ist möglich.

Die Rückfahrt kann mit dem späteren Zug erfolgen. Fahrtdauer ca. 2 Std. Abfahrt der Züge ab Brohl B.E. um 13:00 Uhr und 15:45 Uhr.

Weihnachtsfahrt am 26.12.

Um 11:30 beginnt unsere winterliche Weihnachtsfahrt durch das Brohltal hinauf in die Eifel. Unterwegs bekommen wir Besuch vom Weihnachtsmann. Nach einer Mittagspause findet eine geführte Wanderung durch das weihnachtliche und hoffentlich verschneite obere Brohltal statt. Am Nachmittag bringen wir Sie ganz beschaulich zurück zum Ausgangsbahnhof Brohl B.E.

Winterfahrten 16. / 30.01. u. 13. / 27.02.11

Um 10:15 beginnen unsere winterlichen Bahnreisen durch das Brohltal hinauf in die Eifel. Während der Reise gibt es eine Mittagspause. Nach unserer Ankunft in Engeln findet eine geführte Wanderung durch das hoffentlich verschneite obere Brohltal oder zum Rodder Maar statt. Anschließend bringen wir Sie wieder zurück zum Ausgangsbahnhof Brohl B.E., wo wir gegen 17 Uhr eintreffen werden.

Reservierungen erbeten unter 02636 / 80303 oder
buero@vulkan-express.de

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen und Leser,

zunächst möchte ich mich dafür entschuldigen, dass Sie auf das Vorgängerheft so lange warten mussten. Eine Häufung von Pleiten, Pech und Pannen (u. a. ist eine Postsendung mit dem Layout für den Druck nie wieder aufgetaucht) hat dazu geführt, dass Sie die Ausgabe II+III/2010 so spät erhalten haben. Dafür können Sie jetzt nach relativ kurzer Frist schon in der Ausgabe IV/2010 blättern.

2010 war für unsere Brohltalbahn ein Jahr mit Höhen und Tiefen. Kritisch war und ist die Situation der Triebfahrzeuge für die Normalspur. Wichtigstes Ziel ist die möglichst rasche Wiederinbetriebnahme der D 9 (V200), da die ersatzweise eingesetzten Leihlokomotiven für den Aluminiumzug (u. a. V100 1200 der DGEG) natürlich zusätzliche Kosten verursachen. Auf diesem Gebiet zeichnet sich allerdings eine Lösung ab (siehe Titel).

Die V 65 kann zur Zeit ebenfalls nicht eingesetzt werden, da sie Fristablauf hatte. Durch ihre Beugniot-Gestelle ist sie für den Hafenerverkehr in Brohl mit den engen Radien das ideale Triebfahrzeug. Ersatzweise wird nun die wesentlich schwächere D 8 dafür eingesetzt, deren Zuggrenzlasten natürlich geringer sind. Derzeit werden verschiedene Angebote für die Hauptuntersuchung der V 65 geprüft.

Bei den Schmalspurloks sieht es durch die Verfügbarkeit von D 2 und D 5 etwas besser aus. Allerdings ist D 1 nach wie vor mit Getriebschäden abgestellt. Die Reparatur ist sehr zeit- und kostenaufwendig, und die Fertigstellung wird sich wohl bis in das nächste Jahr hinziehen.

Der Baufortschritt an der Dampflok 11sm ist nach wie vor im wesentlichen von der Fertigstellung und Abnahme des Kessels abhängig. Hier sind noch einige bürokratische



V 65 mit Holzzug im Hafen Brohl.

Foto: Volkhard Stern

Hürden zwischen Polen und Deutschland zu meistern, bis der Kessel in Klostermansfeld eintreffen wird. Darüber hinaus erfordern ungeplante Instandsetzungsmaßnahmen, wie z. B. an den Dampfzylindern, oder die Unterbringung der Bremsanlagen, zusätzlichen technischen und finanziellen Aufwand. Hier sind wir nach wie vor auf eine nachhaltige Spendentätigkeit angewiesen. Wir hoffen dennoch, dass die Maschine Mitte 2011 in Brohl eintreffen wird.

Die bisherigen Zahlen für den Personen- und Güterverkehr haben sich im Laufe des Jahres unterschiedlich entwickelt. Nur durch eine außergewöhnlich gute Resonanz für die Sonderzüge im Dezember könnte im Personenverkehr noch annähernd das auch schon nicht berauschende Vorjahresergebnis erreicht werden. Dem gegenüber hat sich der Güterverkehr besser entwickelt. Die Transportmengen von Phonolith auf der Schmalspur sind konstant geblieben, der Aluminiumverkehr auf der Normalspur hat fast wieder das Vorkrisenniveau erreicht. Die Verkehre für Holz zwischen den Häfen Brohl und Andernach haben für zusätzliches Aufkommen gesorgt.

Auch an der Infrastruktur sind laufend Instandhaltungsarbeiten erforderlich. Eine größere Aktion in der letzten Zeit war die Sanierung eines Gleisabschnittes im Bereich Schweppenburg. Dieses wäre ohne den Einsatz unserer Brohltalbahner



Leihlok V100 1200 der DGEG durchfährt mit dem Aluminiumzug Duisburg-Bissigheim.

Foto: Niklas Eimers

in Zusammenarbeit mit den Freiwilligen nicht möglich gewesen, da die Finanznot der öffentlichen Hand, als Verantwortlicher für die Infrastruktur, solche kurzfristigen Maßnahmen gar nicht ermöglicht hätte und damit starke Beeinträchtigungen bis hin zur Stilllegung des Schmalspurbetriebes die Folge wären.

Ein weiteres eindrucksvolles Beispiel dafür, dass der Zusammenhalt der Brohltalbahner funktioniert, ist dem Autor und seiner Familie an einem Septembermorgen vor Fahrtbeginn ins Brohltal demonstriert worden. Über Nacht hatten sich Farbsprayer über den Zug hergemacht. Mit vereinten Kräften gelang es in kurzer Zeit, die „Kunstwerke“ zu entfernen, so dass den Fahrgästen ein sauberer Zug zur Verfügung gestellt werden konnte.

Mit diesen positiven Nachrichten wünsche ich Ihnen geruhsame Feiertage und alles Gute für 2011.

Karsten Friedrichs

Archiv Jakobowski

Im Herbst 2010 übernahm die Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn vertraglich Teile des Archivs von Hans Joachim Jakobowski, dem verstorbenen Mitbegründer der IBS. Seit etwa Mitte der 70er Jahre fotografierte, sammelte und dokumentierte Hans Joachim Jakobowski die Eisenbahnszene in der Großregion Mittelrhein. Es war sein ursprüngliches Bestreben, ein „Mittelrheinisches Eisenbahnarchiv“ über die Jahrzehnte aufzubauen. Das ist ihm in rund 35 Jahren seines Schaffens auch gelungen. Natürlich hätten es auch noch 20 Jahre mehr sein können, wenn...

Den Ausdruck „Mittelrheinisches Eisenbahnarchiv“ hat er selbst geprägt. Darüber hat Hans Joachim einige Male nicht nur mit dem Autor gesprochen. Der Ausdruck kommt in den Unterlagen mehrfach vor. Und gehört haben wir ihn in den Gesprächen immer wieder. Auch Entwurfsgestaltungen von Briefköpfen etc. gehören mit zum Bestand.

Genauso wie wir alle wissen, dass sein Archiv ein Ganzes bleiben sollte, lediglich, dass die IBS immer den Brohltalbahnteil bekommen sollte. Denn schließlich war die Brohltalbahn auch seine Bahn; als einer ihrer drei Gründer.

So war es dann auch klar, dass die IBS von den Erben zur Übernahme des Archivs gefragt wurde, welchen Preis man denn für alles bieten wolle. Es war auch klar, dass man nicht einfach so etwas umsonst übernehmen konnte. Denn wir wussten ja auch, was an Arbeit von Hans Joachim investiert worden war. Deshalb boten wir für den Brohltalbahnteil einen Betrag und den gleichen Betrag nochmals für alles andere des Archivs, sowie zusätzliche Spendenbescheinigungen für die ideellen Werte.

Damit war die Witwe nicht einverstanden. Wir beließen es dann

allein beim Brohltalbahnteil, den wir am 02.07.2010 übernahmen.

Im Weiteren verfolgten wir die Vorgänge um das Archiv. Es meldeten sich bei Frau Jakobowski einige Interessenten, die aber eher keine finanziellen Absichten hatten. Man fragte selbst auch bei Institutionen bzw. Personen nach, die eventuell interessiert sein könnten. Überwiegend bestanden aber auch dort geringe bzw. keine Zahlungsabsichten. Hans Rauchberger und Jörg Seyffert bemühten, sich weitere Interessenten zu finden. Dies gelang wohl auch in einigen Fällen. Bekannt ist, dass Gernot Kallweit den Westerwaldteil übernommen hat. Der Hunsrück ging an Markus Göttert. Auch der Taunus fand einen neuen Eigentümer. Ebenfalls für den Reichsbahnteil (DDR) sollte ein Interessent vorhanden sein, wie man uns sagte.

Der IBS bot man schon früh den gesamten Eifelteil an, was immer



Unersetzlicher Chronist für die Brohltalbahn: Joachim Jakobowski (rechts), hier zusammen mit Michael Haubner, bei dem die erworbenen Dokumente zur Zeit privat eingelagert sind. Foto: Jörg Seyffert

das auch im Einzelnen sein sollte. Daran hatten wir zunächst aber wenig Interesse, war doch damit der Wille des Verstorbenen eindeutig missachtet worden. Die Erben wollten ganz klar finanziell realisieren, was möglich war und möglichst sofort. Das „Mittelrheinisches Eisenbahnarchiv“ war Geschichte.

Nachdem wir mitbekamen, dass die Einzelbereiche alsbald neue Eigentümer fanden, stellte sich für uns die Frage, den immer noch angebotenen Eifelteil zu übernehmen. Es fand sich wohl kein Interessent, der bereit war, den geforderten Betrag zu zahlen. Den wollten wir, oder besser gesagt, konnten wir nicht zahlen, schließlich hat die IBS mit Lokomotive 11sm finanziell eine mehr als große Aufgabe zu lösen. Was wir heute für das Archiv ausgeben, müssen wir morgen als Darlehen aufnehmen. Darüber waren wir uns im Klaren.

So ergab sich die Idee, ein bestimmtes Mitglied anzusprechen, ob es denn eine besondere Spende für diesen außergewöhnlichen Vorgang der Archivübernahme machen wolle. Gesagt, getan, das Mitglied wollte. Aufgrund dieser Zusage konnte der Vorstand dann doch einer Anschaffung des Eifelteils seine Zustimmung geben. Am 16.08.2010 holten wir die Unterlagen ab und lagerten sie vorübergehend bei Michael Haubner ein.

Eine Inventarisierung des Brohltal- wie Eifelteils hat begonnen. Es wird sich noch etwas hinziehen, da das Material umfangreich und die notwendige Zeit nur gering ist bei denen, die es machen wollen. Mit den Erben hat die IBS zwei Verträge geschlossen. Anfang Oktober überwies der Schatzmeister das Geld. Eine ausführliche Darstellung der Bestände erfolgt später.

Bisher wurden jedoch nicht sämtliche Unterlagen übergeben. Noch zu sichtende Negative aus dem gesamten Eifelbereich werden später übernommen.

Michael Baaden

IBS im Wandel

Die IBS befindet sich im Wandel, schon seit einiger Zeit. Man hat es vielleicht auch bei der Jahreshauptversammlung im März vernehmen können. Es wurde der neue Vorsitzende Frank Muth gewählt. Er ist 30 Jahre alt, Aktiver bei der IBS und seit dem 1. Dez. 2002 Mitarbeiter (u.a. Zug-/Lokführer) der Betriebs-GmbH. Frank ist Synonym für eine andere Generation als diejenigen, die die IBS vor 23 Jahren gegründet haben.

Klar ist, dass seinerzeit ein vollkommen anderes Denken die Handlungen der tatkräftigen Gründer bestimmte. Es ging zunächst um die Verhinderung der Betriebseinstellung und um schnellstmögliche Steigerung der Attraktivität des Vulkan-Expreß.

Aber auch diese Handlungen änderten sich im Laufe der Jahre, weil wir dann selbst die Brohltalbahn darstellten und neu entwickeln konnten, durften, mussten. Und neue geschäftliche Chancen eröffneten neuen Personalen neue Arbeitsplätze bei „unserer“ Eisenbahn.

Ein hauptamtlicher und ebenfalls noch junger Geschäftsführer konnte aus eigenen Reihen eingestellt werden. Das hat am Anfang niemand vorhersehen können. Was für ein Erfolg für die IBS, es von der Beinahestilllegung bis zu fast 15 hauptamtlichen Arbeitnehmern gebracht zu haben.

Aber wie viele Gründer sind denn heute noch in Amt und Würden? Der neue Vorsitzende ist Beispiel für ein anderes Denken, so wie junge Leute eben anders an eine Sache herangehen, ohne den geistigen Hintergrund der Gründer zu besitzen, der diese damals umgab. Heute besteht eine andere Ausgangslage.

Das erreichte Niveau muss wenigstens gehalten werden, besser natürlich weiterentwickelt werden. Es ist klar, dass sich das neue Denken und Handeln durchsetzen wird, je mehr jüngere Mitglieder, oder eher Aktive, sich für die Brohltalbahn einsetzen. Das kann man nur als ganz normalen Vorgang bezeichnen. Nichts ist steter als der Wandel, keine Zeit ist wie die andere.

Michael Baaden

Tag des offenen Denkmals 2010

Zwei Jahre hatten wir ausgesetzt. Nachdem in den Vorjahren die Zahl der Besucher deutlich zu wünschen übrig ließ, beteiligte sich die IBS nicht mehr am bundesweiten Tag des offenen Denkmals. Jedoch dieses Mal hieß das Motto „Kultur in Bewegung – Reisen, Handel, Verkehr“.

Das Thema passt eigentlich sehr gut zu uns. Trotzdem war nur eine kleine Minderheit unserer Aktiven bereit, sich dabei einzubringen.

Über Matthias Herrmann war auch die Handwerkskammer Koblenz mit im Boot. Intern hatte man sich die Wagenaufarbeitung als Vordergrundmotto gewählt, was speziell bei unseren Güterwagen

aus alter Zeit sehr zu wünschen übrig lässt. So waren vor dem Lokschuppen die Waggonen 118 als aufgearbeitetes und 112 als noch aufzuarbeitendes Fahrzeug platziert.



Mittlerweile erstrahlt der Wagen Ci 53 in neuem Glanz. Es hat zwar lang gedauert, dafür ist aber dieses Fahrzeug ein echtes Schmuckstück geworden. Im blanken Lack spiegelt sich der gegenüberliegende Bahndamm. Foto: Karsten Friedrichs

Die Unterschiede sind, wenn man genau hinsieht, gewaltig.

Morsches Holz ist nicht so schlimm, aber weggerostete Rahmenteile, Halterungen etc. lassen schon grundsätzlich nach der Aufarbeitungswürdigkeit fragen. Obwohl diese Frage bei original Brohltalbahnwagen eigentlich nicht gestellt werden sollte. Es ändert aber nichts daran, dass diese Fahrzeuge mittlerweile einen Zustand aufweisen, der nur als bedenklich zu bezeichnen ist. Nur das Dach alleine dicht machen genügt nun gar nicht mehr. Aber das ist ein eigenes Thema.

Zum Tag des offenen Denkmals kamen dann doch ca. 150 bis 200 Personen, was nicht schlecht ist. Unsere Werkstatt hatte geöffnet. Das Schmiedefeuer loderte. Für Lok 11sm wurde die Pufferplatte auf den Pufferplattenträger aufgenietet, ein interessanter Vorgang für die Besucher. Ansonsten gab es einiges an eher ewigen Baustellen zu zeigen (Güterwagen 109, Personenwagen Ci 53, elektrische Hubbühne, Dampflokomotive 168, Selbstentladewagen 504, Diesellokomotive D 1 mit ihrem zerlegten Wendegetriebe).

Von der Handwerkskammer waren zwei Meister anwesend, die zur holzfachlichen Arbeit einiges erklären konnten. Außerdem hatten sie eine kleine Ausstellung über die Restaurierung von Altmaterialien aufgebaut.

Im Bahnhofskiosk hielt Friederike Bickenbach den ganzen Tag über die Stellung (leider ohne Ablösung).

An dem Tag des offenen Denkmals 2010 haben mitgewirkt:

Volker Esper

Dieter Hettler

Simeon Langenbahn

Friederike Bickenbach

Matthias Herrmann

Michael Haubner

Michael Baaden

Brohler Ahrbömmel 2010

Nach dem mäßigen Auftakt im vergangenen Jahr unternahmen die Brohltalbahn und die „Freunde der Ahrtalbahn“ auch in diesem Jahr wieder Ausflugsfahrten auf der Ahrtalbahn. An zwei Sonntagen im August startete man von Andernach nach Kreuzberg (Ahr) mit Halt auf allen Unterwegsstationen. „Brohler Ahrbömmel“ nennt man den Eisenbahnzug, ein Indiz dafür, dass hier nicht nur die Technik gepflegt wird, hier sind auch emotionale Werte im Spiel. Wer hat den Namen geprägt? Ein mitfahrender Journalist: „Hier werden Erinnerungen wach gehalten“. Manche Mitglieder haben die technischen Einzelheiten der Lokomotiven und Wagen abrufbereit im Gedächtnis, wissen nahezu alles über die spannende Geschichte der Eisenbahn. Die Fahrzeuge werden laufend aufgearbeitet, die Eisenbahner informieren gerne über ihre Arbeit, gewähren einen Einblick in die Werkstatt, halten Vorträge für interessierte Eisenbahnliebhaber.

Am ersten Sonntag war eine Diesel-Lokomotive der Baureihe „V 65“ unterwegs, mit so genannten „Silberlingen“ im Zugverband, der Name kommt von deren silbergrauem Aussehen.

Umso mehr waren die Eisenbahnfreunde betroffen, dass just in der Nacht vor der Sonderzugfahrt zwei Waggons Opfer von Graffiti-Künstlern geworden waren, wobei deren Kunstverständnis erkennbar von den Vorstellungen der Eisenbahnfreunde abwich. Ärger und Wut machten sich breit, es kostete viel Arbeit, Zeit und Geld, die Silberlinge wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen, die Eisenbahnfreunde fühlten sich in ihrem Bemühen um den Erhalt und die Pflege der Wageneinheiten verletzt, empfanden ihre Arbeit als gering geschätzt. Schade, dass hier ein eigenartiges Kunstverständnis solche Schäden angerichtet hat. Dabei ist



Der Zug in Remagen (oben), bei Mayschoss (Mitte) und in Dernau.

Fotos: Volkhard Stern

das freiwillige und ehrenamtliche Engagement der Eisenbahnfreunde gar nicht hoch genug einzuschätzen.

Der Kartenverkauf erfolgte in den Waggons, auch die Bewirtung war möglich, die „Freunde der Ahrtalbahn“ machten das möglich.

Das muss an der Ahr auch so sein. Unterwegs erntete der Zug viel Aufmerksamkeit, an den einzelnen

Bahnstationen drängten sich die Zuschauer, hatten viele Fragen.

Als besonderer Gast fuhr die „Dame der Rose“, Sabine Haller, aus Bad Neuenahr-Ahrweiler mit, auch sie genoss die Fahrt und freute sich über das Interesse und das Engagement der Eisenbahnfreunde und interessierten Zuschauer.

Michael Baaden
unter Verwendung eines Zeitungsberichts.

Bericht des Schatzmeisters

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bis zum 31.10.2010 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

286.160,- €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann.

Für Spenden ab EUR 50 erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert.

Hier nun alle Spender bis zum 31.10.2010:

Hans Josef Merzbach, Bonn

**Michael Baaden,
Ransbach-Baumbach**

Manfred Hirzmann, Unkel-Heister

Raimund Dahm, Bonn

Werner Meyer, Bornheim-Merten

Hans-Peter Rosenberg, Neuwied

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Ulrich Graffmann, Bonn

Hartmut Halm, Aachen

Joachim Pawlowski, Bonn

Theodor Horn, Kriftel

Alois Delfs, Brohl-Lützing

Wilfried Schneider, Bonn

Volkhard Stern, Bonn

Ursula Breuer, Burgbrohl

Herbert Weishaar, Heimbach-Weis

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

Hans Fiebig, Düsseldorf

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

Die Lokomotive ist weiterhin in der Aufarbeitung. Leider zeigte sich, dass einige Teile zusätzlich zu erneuern sind, so ein Zylinderdeckel und ein Schieberkörper. Dies alles kostet Geld, welches wir bisher nicht eingeplant hatten.

Für die Sicherstellung der Finanzierung brauchen wir daher auch Ihre Spende.

Tobias Baaden

ge Michael Hergarten sich jetzt in diesem Amt betätigen möchte. Unter Eigenwerbung versteht der Autor regelmäßige Infos und Präsentationen über unser Tun, durchgeführte Fahrten und Veranstaltungen etc. in Presse, Funk und Fernsehen. Es ist wichtig, dass über unsere Arbeit berichtet wird. Dies gilt auch für unsere Mitarbeiter, um deren Tätigkeiten lebendig in den örtlichen Gazetten überhaupt mal darzustellen.

Die Frage bleibt, wie wir den Vulkan-Expres so interessant machen können, dass wenigstens die Nutzerzahlen beständig gehalten werden können. Das Angebot als reines Eisenbahn- und Landschaftserlebnis reicht auf Dauer nicht aus, die Züge zu füllen.

Wir müssen weitere Kooperationen mit anderen Leistungserbringern eingehen und neue vernetzte Produkte entwickeln. Wer macht dazu Vorschläge, die in der Praxis auch handhabbar und interessant sind? Oberstes Ziel sollte es immer sein, dass die Gäste sich gut umsorgt fühlen. Das gibt Zufriedenheit.

Im neuen Prospekt kündigen wir bereits ein paar Neuigkeiten an Veranstaltungen an, wie die Lampignonfahrt und die Frühstücksfahrten. Letztere hatten wir erstmals beim Fest „Nacht der Vulkane“ gestartet. Die Resonanz war gut, die Durchführung eher mäßig. Wir wollen gerne daraus lernen.

Deshalb nochmals: Wer macht Vorschläge, wie die Eisenbahn im Brohltal noch näher an Land und Leute herangebracht werden kann? Damit alle, also Fahrgäste wie Veranstalter, miteinander und voneinander etwas haben.

Michael Baaden



In die Jahre gekommen

Irgendwie ist die Brohltalbahn in die Jahre gekommen. Das ist auch ganz normal, wir werden alle älter, auch der von uns betriebene Vulkan-Expres. Die Fahrgastzahlen gehen immer ein wenig aber stetig zurück. Das mag mit der Bevölkerungsentwicklung einhergehen, das ist aber nicht gut.

Es ist an der Zeit, sich neue Gedanken um die Erhaltung und Sicherung unseres Kulturgutes Brohltalbahn zu machen. Unbestritten

bieten wir viel, z. B. einen großen Fahrplan fast das ganze Jahr über. Aber wie kommen wir damit an potentielle Fahrgäste heran? Wir machen einiges an Fremdwerbung mehr als früher, trotzdem könnte es besser laufen.

Über die Gründe mag man viel spekulieren. Die früher von Ortwin Wildeman organisierte Eigenwerbung fand seit seinem Ausscheiden fast nicht mehr statt. Deshalb freut es uns sehr, dass unser junger Kolle-

Ein Tag bei der Brohltalbahn (Teil 3) „Ein Samstag auf der Normalspur - Folge II“

Im Rangier- und Übergabebahnhof Köln-Eifeltor gilt es die Wagen abzustellen. Sie werden am folgenden Dienstag vom Kooperationspartner SBB-Cargo in die Schweiz gefahren. Im Gegenzug sollen wir dort eine andere Garnitur mit 20 leeren Schüttgutwagen übernehmen, um diese nach Andernach zu bringen. SBB-Cargo hat einen Teil des Rangierbahnhofs Köln-Eifeltor gepachtet und soll eigentlich die Rangierarbeiten übernehmen. Dazu kommt es aber erst mal nicht, weil das benötigte Umsetzgleis durch eine abgestellte Lok blockiert ist. Also wieder warten; immerhin können wir die Sonne genießen (Bild 13).

„Wir buchen, sie fluchen“, kommentiert Frank die erneute Verzögerung. „Jeden Tag was anderes“; der Job sei „schon spannend“. Weniger gelassen reagiert allerdings der

dem Gleis, und wir können die Rangierarbeiten endlich beenden (Bild 14).

Eigentlich sollte SBB-Cargo die Rangierunterstützung leisten, aber unsere jungen Brohltalbahner sind

len und den anderen Aufschriften auf den Wagen verbirgt. Bald sind wir startklar. Mit den leeren Schüttgutwagen geht es über die Kölner Südbrücke auf die andere Rheinseite.



Bild 14



Bild 13

Fahrdienstleiter auf unsere Anrufe, wann es denn endlich weiter geht. Hier lässt einer von der DB mal wieder deutlich spüren, wer das Sagen hat, denke ich mir.

Nach langer Wartezeit zieht schließlich eine Lok der MWB (Mittelweserbahn) die E-Lok aus

schneller und erledigen das lieber selbst.

Zum Glück hat Jeffrey schon eine Rangierlizenz, und die beiden machen das sehr professionell. Nebenbei bekomme ich von den pfiifigen Jungbahnern erklärt, was sich hinter den rätselhaften Kästchen mit Zah-

Im Deutzer Hafen zeigt mir Frank den Schrottplatz, wo die ausgedienten V-Loks der DB abgewrackt werden. Ein trauriges Bild. Und irgendwie paradox. Während die vergleichsweise modernen Loks aus der V 160- Familie verschrottet werden, ziehen wir mit unserer älteren V 200 erhobenen Hauptes über die „traurigen Gesichter“ der ausgedienten Exemplare vorbei und schauen mit gemischten Gefühlen nach unten. Es hat schon etwas triumphierendes, wie unsere stolze, alte Dame V 200 an den jüngeren, aber zur Verschrottung anstehenden „Jungspunden“ vorbei zieht. Ironie der Geschichte, denke ich mir.

Nun geht es flott über die rechte Rheinstrecke nach Süden. Den Engpass bei Godesberg umfahren wir großräumig. Ich nutze die Zeit, um weitere Fragen zu stellen. Eigentlich, frage ich, müssten die leeren Fc-Wagen doch leichter zu ziehen sein. Dass dies nicht unbedingt der Fall sei, erfahre ich von Frank. Die

Luftwirbel in den leeren Wagen behindern oft stärker als das Gewicht der beladenen Wagen.

Wenig begeistert ist Frank von der Qualität der Wagen. Es sind französische Modelle, wie er mir erklärt, und diese bereiten „immer Probleme“. Nicht selten „sitzt einer fest“; es seien „sch... empfindliche Wagen“. Begeisterung ist etwas anderes, denke ich! Die Wagengarnitur muss ebenfalls nach Andernach in den Hafen gefahren werden. Dort werden sie mit Sinter-Magnesit beladen. Das Material kommt aus Übersee und wird via Rotterdam mit Flussschiffen bis Andernach gebracht. Dort wird es in die Wagen umgeladen, von der Brohltalbahn in Brohl bereitgestellt und von der SBB-Cargo am Dienstag abgeholt. Diese bringt das feuerfeste Material schließlich zum Endkunden nach Mainzlar im Siegerland.

Die Firma RHI stellt damit, nach eigenen Angaben als „Weltmarktführer“, feuerfeste Steine her (www.rhi-ag.com). Während Lava-Splitt zwei-wöchentlich gefahren wird, fällt der Zug mit dem Sinter-Magnesit nur in größeren Abständen an. Deswegen machte es Sinn, den vollen Zug mit Lava-Splitt selbst nach Köln zu fahren, da man dort ohnehin die leeren Wagen für den Sinter-Magnesit abholen musste. So werden Leerfahrten vermieden. Leider passt das nicht immer so ideal zusammen.

Vorbei an den bekannten Stationen Beuel, Brücken-Kopf von Remagen (Bild 15), Linz und Neuwied geht es fortan zügig durch das Rheintal. Ich genieße die ungewöhnlichen Ausblicke. In Koblenz durchfahren wir den Tunnel Ehrenbreitstein, passieren die Südbrücke, den Hauptbahnhof (Bild 16) und müssen erst kurz vor Andernach Platz machen für zwei schnellere Züge; die DB-Zugleitung informiert uns hier zuverlässig. Frank nutzt den Stopp, um die Lok zu kontrollieren (Bild 17). Bei der Fahrt über die Koblenzer Brücke hatte es einen lauten Schlag gegeben, aber zum



Bild 15



Bild 16



Bild 17

Glück waren an unserem Zug keine Schäden zu erkennen. Es muss eine andere Ursache gehabt haben.

Bei der Gelegenheit erfahre ich wieder etwas mehr über das Tätigkeitsfeld eines Lokführers bei der Brohltalbahn. „Was mit Eisenbahn zu tun hat, können wir alles erledigen“, erklärt mir Frank. So habe er schon mal französische Triebwagen in Wildenrath abgeholt und an die französische Grenze bei Kehl gebracht; das bringt Abwechslung, und das scheint ihm Spaß zu machen. Kollege Ralf Merten beispielsweise habe 3 Monate eine Kleinlok (Köf) in Koblenz-Moselweiß gefahren, um die elektrischen Triebwagen der Mittelrheinbahn in ihrem neuen Betriebswerk zu bewegen, bevor dort alles vollständig elektrifiziert worden war. Rechtsrheinisch bei Neuwied habe man vor einiger Zeit sogar die Baubewachung einer Bahnbaustelle übernommen. Man hört heraus, dass Vielseitigkeit und Flexibilität bei den Brohltalbahnern zum Berufsbild gehören. Das verlangt einiges an Einsatz, ist andererseits aber auch wieder sehr spannend. Ein abwechslungsreicher, interessanter Job, denke ich mir. Auf dem Ausweichgleis steht unser Zug schön in der Sonne und wird prompt von einem „Fuzzi erledigt“; schon am Abend finden wir das gelungene Foto im „Mittelrheinforum“.

Nachdem uns zwei schnellere Züge überholt haben (Bild 18), geht es zügig weiter. Nun ist es nur noch

ein Katzensprung bis Brohl. Dort werden die Waggons auf Gleis 4 abgestellt und die V 200 fährt in den Umladebahnhof; ihr Tageswerk ist vollbracht. Anders für Frank Muth. Obwohl es bereits später Nachmittag ist, wird Frank die leeren Wagen anschließend noch mit der V 65 nach Andernach bringen. Er nimmt sich die Zeit, den Zug „häppchenweise“ nach Andernach zu bringen: „Man muss die Lok ja nicht unnötig quälen“. Montag habe er keine Zeit dafür, da eine lange Fahrt nach Euskirchen ansteht; dann will er „nicht auch noch den Stress haben“, die leeren Wagen nach Andernach bringen zu müssen. Sein langer Arbeitstag ist immer noch nicht zu Ende. Wie ich schon bei den anderen Kollegen und früheren Mitfahrten beobachten durfte, ist ein besonders hohes Maß an Eigenverantwortung kennzeichnend für unsere Brohltalbahner. „Dienst nach Vorschrift“ scheint ein Fremdwort zu sein. Es wird erledigt, was erledigt werden muss. Das Wohl des Unternehmens scheint immer vor den persönlichen Interessen zu stehen. Ich bin mal wieder sehr beeindruckt. Mir reicht es allerdings. Ich habe viel gesehen und gelernt, wie Eisenbahnalltag bei der Brohltalbahn läuft. Den zweiten Ausflug nach Andernach nehme ich nicht mehr mit, schließlich ist es Samstag, und zu Hause wartet man auf mich. Umso beeindruckender ist es, dass unsere Brohltalbahner noch immer nicht Feierabend machen. Eine tolle

Truppe! Ich verabschiede mich von unseren fleißigen Brohltalbahnern und fahre voller neuer Bilder und Eindrücke im Kopf nach Hause. Ich hoffe, dass mein Bericht ein plastisches Bild von meinem dritten „Tag bei der Brohltalbahn“ vermitteln konnte.

Für Rückmeldungen und Anregungen bin ich stets dankbar: Kontakt über rolf.toonen@web.de

Fotos und Text: **Rolf Toonen**

Sprayer-Angriffe

Am 10.09.2010 hatten wir in der Nacht ungebete Besucher, die uns sechs Personenwagen voll versauten. Dies bedeutete dann mal wieder den sofortigen Arbeitseinsatz von ca. zehn Aktiven, um diese Zerstörungen und Verunreinigungen zu beseitigen. Nach aller Möglichkeit wollen wir diesen Idioten nicht die Befriedigung eines bunt bemalten Zuges gönnen. So waren für die Nachmittagsfahrt die Waggons wieder fahrbereit.

Bereits im August hatten wir zweimal einen Angriff von Sprayern auf unseren Zug „Brohler Ahrbömmel“ jeweils kurz vor den Einsatztagen. Beim ersten Mal konnten wir leider die bunten Fahrten nicht mehr vermeiden. Denn das WDR-Fernsehen war an diesem Tag auch noch anwesend!

Beim zweiten Ahrbömmel-Termin ließen wir freitags vorher das Gespritzte vom 1. Termin von einer Reinigungsfirma entfernen. Noch in der folgenden Nacht waren die Zerstörer wieder im Umladebahnhof. Am Samstag wurde die Farbe von zwei Aktiven in Handarbeit wieder entfernt. Abends schob man die Fahrzeuge dann auf das Gleis in der Quellenstraße, wo sie relativ geschützt waren, einerseits vom DB-Durchgangsgleis und andererseits von unserem jungen Kollegen Dennis Sejournet, der die Nacht über die Umgebung aus seinem Elternhaus heraus bewachte.

Michael Baaden



Bild 18

Reisen wie in früheren Jahren

Ist es das, was wir den Fahrgästen überbringen wollen? Was heißt das überhaupt? Ist das Reisen vor 25, 50 oder 100 Jahren gemeint? Was ist reisen?

Für den Autor heißt das zunächst einmal mit einem Zug zu fahren, im Gegensatz zu einer relativ kürzeren Triebwagenfahrt. Aber auch bei letzterem gibt es mittlerweile Unterschiede. Fahre ich mit einem 50-jährigen Schienenbus oder mit einem 20-jährigen VT 628 oder mit einem modernen Lint 27/41 (Baureihe VT 640/648), die Unterschiede sind extrem.

Zur jeweiligen Zeit, also in früheren Jahren, waren alle diese Fahrzeuge modern. Die Wagenzüge sind mittlerweile aus der Mode gekommen, speziell bei den Privatbahnen und auf dem Land sowieso, also die Züge bestehend aus Personenwagen und gezogen von einer Lokomotive. Das Ende der InterCity-Züge bei der DB ist eingeleitet. Ist ein ICE ein Triebwagen oder ein Zug? Neudeutsch heißt das wohl jetzt Triebzug. Die Entwicklung der Technik gebiert neue Wörter. Kann man in einem Triebzug reisen im nachfolgendem Sinn?

Bei der Brohltalbahn kann man noch in richtigen Wagenzügen reisen. Man hat darin Platz, kann immer vom Sitzplatz am Fenster hinaus in die offene Landschaft schauen. Keine Kopfstützen stören die Innensicht, es entsteht ein positives Raumgefühl. Man kann sich deswegen besser mit den Sitznachbarn unterhalten als in einem ICE-Fahrzeug. Man könnte auch noch Gepäck unterbringen. Die Fenster sind voll herunterzulassen. Das leichte Wiegen der Wagen ist beruhigend.

Man kann sich am Platz bedienen lassen oder selbst den Service-Wagen aufsuchen. Man kann auch hinaus auf die Plattform treten und bei gemächlicher Geschwindigkeit

die Landschaft noch näher in sich aufnehmen. Dabei bekommt man ein gewisses Reisegefühl, und, und, und... Die Hektik des Alltags wird für eine kurze Zeit lang einfach abgestreift.

Die Fahrgäste erleben am Bahnsteig eine Lokomotive mit einem Lokführer, also dem Meister der Maschine. Schaffner, die als solche gekleidet sind, laufen emsig herum und weisen den Leuten den Weg. Helfer, früher Ladeschaffner, verstauen Fahrräder und Kinderwagen im Gepäckwaggon. Der Zugführer bzw. der Fahrdienstleiter pfeift mit der ihm gebührenden Autorität den Zug ab. Das Zugpersonal umsorgt die Fahrgäste, man spricht persönlich mit den Leuten und erläutert die Besonderheiten von Region und Bahn. Man bemerkt das Anfahren und Abbremsen des Zuges. Türen schlagen zu. Die Lokomotive pfeift an den vielen Bahnübergängen im Tal. Die Schaffner rufen die Station aus, bei der man gerade angekommen ist. Die Fahrgäste schüttelt es aber auch schon mal durch. Die Räder machen klack, klack (manchmal noch). Die Drehgestelle kreischen in manchen Kurven. Der sanfte Fahrtwind streift durch das Abteil. Das ist unverfälschte, lebendige Atmosphäre. Und die Fahrt mit dem Vulkan-Expreß dauert schöne anderthalb Stunden.

Das alles kann man auch mit dem Wort „reisen“ umschreiben. Man rast nicht sondern man reist in angemessener Geschwindigkeit. Körper und Geist nehmen das anspannende und auch entspannende Reisegefühl auf, was immer das auch ist. Gefühl für die Fortbewegung entsteht, wenn man z.B. die Lokomotive beobachtet und sieht, hört, wie die Kraft in ihr erzeugt und auf das Gleis gebracht wird, um den manchmal langen Vulkan-Expreß das Brohltal hinaufzubringen. Die vielen Kurven geben immer neue Sichten frei. Man

guckt automatisch nach vorne auf die Strecke. Fast 18 km geht es nur bergauf. Man kann die Steilstrecke als solche wahrnehmen. Sie ist einfach etwas Besonderes in der uns umgebenden mittelhessischen Vulkanlandschaft. Die Brohltalbahn vermittelt Eisenbahn und Landschaft als erhebendes Reisegefühl, das es sonst nur noch bei einigen Museumsbahnen gibt. „See the world by train“ sagt man im Ausland auch dazu.

Und doch ist das bei der Brohltalbahn etwas anders. Der öfters längere Vulkan-Expreß mit den breiten, langen, vierachsigen Schweizer Wagen ist so besonders, dass es das in Deutschland so nicht noch mal gibt. Die Laufruhe und eine gewisse Großzügigkeit mit den Ausstattungen stechen hervor. Wir fahren nicht mit ganz alten Loks und Waggons wie vielleicht andere Museumsbahnen, die mit ihren alten Zweiachsern eher das Ebenbild der (früher manchmal armseligen) deutschen Kleinbahnen repräsentieren.

Und es ist auch gut so, dass jede Bahn ihren eigenen Stil prägt, immer abhängig von den jeweiligen finanziellen, personellen, technischen, organisatorischen (Un-) Möglichkeiten. Das Reisen wie in früheren Jahren wird bei allen Touristikbahnen gepflegt. Schließlich ist das einer der Hauptzwecke, weshalb Eisenbahnfreunde aktiv ihre Eisenbahn vor Ort auf Dauer im Bestand erhalten wollen. Aber möglichst historisch sollte es schon sein, um sich von der heutigen Modernität abzugrenzen.

Natürlich gehört zum Reisen wie in früheren Jahren eine Dampflokomotive dazu. Das ist einfach unabdingbar. Hierbei muss die Brohltalbahn seit Ende 2001 wohl noch bis zum Jahr 2011 passen. Deshalb findet das Fluidum der Dampflok in den vorstehenden Ausführungen keinen Niederschlag. Wenn Lok 11sm wieder bei uns ist, wird es dem Autor etwas leichter fallen, hierzu seine Anmerkungen zu machen.

Michael Baaden

Blick über den Zaun (4)

Dieser vierte Beitrag „Ein Blick über den Zaun“ soll einen kurzen Einblick in die Entwicklungsgeschichte der Martigny–Chatelard (MC)-Bahn (weiter nach Chamonix- St.Gervais) geben.

Diese internationale Meterspurverbindung vom schweizerischen Ort Martigny im Rhonetal über die jeweiligen Grenzorte Chatelard (CH) und Vallorcine (F) nach Chamonix (F) im Schatten des Mont Blanc und weiter bis zum TGV-Haltelpunkt St.Gervais (F) wird wegen der streckenweisen Stromzuführung über eine dritte Stromschiene (Bild 1) auch „Alpen-Metro“ genannt.

Sie ist von Beginn im Jahr 1906 an elektrifiziert, nur während der Bauzeit wurden insgesamt drei kleine Dampflokomotiven eingesetzt.

Die Bahnstrecke beginnt im SBB-Bahnhof in Martigny im unteren Rhonetal (siehe Lageplan Bild 2). Sie verläuft linksseitig vom Fluß und den SBB-Gleisen in nördlicher Richtung bis zu der etwa 5 km ent-

ferten Ortschaft Vernayaz, in der sich das Bahndepot mit der Betriebswerkstatt befindet (Bild 3). Bis dorthin erfolgt die Stromzuführung über eine normale Fahrleitung. Die gesamte übrige Schmalspurstrecke wurde von Beginn an mit einer dritten Stromschiene ausgerüstet.

Zwischenzeitlich – seit etwa 25 Jahren – wurden die auf Schweizer Gebiet verlaufenden Streckenteile von Vernayaz bis Le Trétien nach

und nach mit einer Oberleitung versehen, um die Gefahrenquellen in Bezug auf eine ungewollte Berührung der Schiene durch Mensch und Tier nach Möglichkeit zu reduzieren. Nur die schwer zugänglichen Gleisbereiche zwischen Le Trétien und Chatelard, entlang von steil abfallenden Felswänden, werden davon ausgenommen bleiben. Auf französischem Gebiet sind diese Maßnahmen nicht geplant.



Bild 3



Bild 1

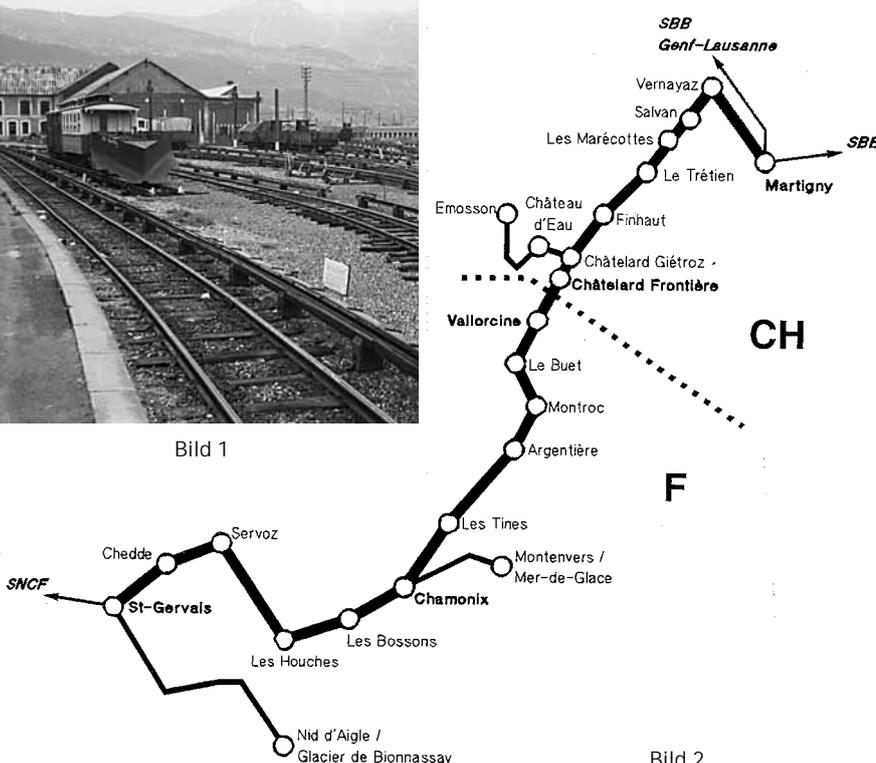


Bild 2

Hinter Vernayaz, bis hinauf zur Ortschaft Salvan, beginnt ein 2,5 km langer 20% steiler Zahnstangenabschnitt (System Strub) in das Gebirge (Bild 4).

Die Fahrtrichtung knickt in südwestlicher Richtung ab; danach müssen nur noch 7%-tige Steigungen (ohne Zahnstange) überwunden werden.



Bild 4



Bild 5

Nach langen Verhandlungen mit den französischen Gewerkschaften wurden seit den 1980-er Jahren schweizerische Kurswagen in einem der Grenzbahnhöfe von MC an SNCF-Züge umgesetzt und führen damit durch bis Chamonix und zurück (Bild 5). Es folgten dann auch ab und zu durchgehende Ganzzüge. Erst die neueste Generation der Doppeltriebwagen-Züge wurde von beiden Bahngesellschaften gleichzeitig bestellt und nun jeweils durchlaufend eingesetzt (Bild 6).



Bild 6



Bild 7

Scheitelpunkt der Strecke ist die Ortschaft Finhaut. Zwischen Le Tretien und Chatelard Frontiere wurde die Strecke sehr aufwendig entlang von steilen Felswänden errichtet. Die Länge der Strecke der MC beträgt auf schweizerischem Gebiet 19,2 km; sie verfügt über 9 Tunnels sowie mehrere imposante Brücken und Viadukte.

Sie hat direkten Gleisanschluss an die meterspurige Strecke der SNCF von Chatelard nach Chamonix-St.Gervais (F). Die gesamte Streckenlänge beträgt 55 km. Die Fahrpläne der beiden Bahngesellschaften sind von je her auf die gegenseitigen Anschlüsse abgestimmt.



Bild 8

Der Personenverkehr bei der MC erfolgte schon von Beginn an mit Pendelzügen, bestehend aus Trieb- und Steuerwagen, sowie mit bei Bedarf zwischengeschalteten Mittelwagen. Die Triebwagen der ersten Generation aus den Jahren 1906 bis 1909 (Bilder 7+8) hatten durchweg die Bezeichnung BDe 4/4 mit je 240 bis 400 PS, die Personenwagen B, und die Steuerwagen Bt. Sie wurden lange noch vor Nostalgie- und Arbeitszügen eingesetzt. Die Trieb- und Steuerwagen der zweiten Generation aus den Jahren 1957 bis 1964 erhielten zusätzlich die erste Klasse: ABDeh 4/4 mit je 760 PS, bzw. B und ABt (Bild 9).



Bild 9

Im Jahr 1980 wurde ein Pendelzug der dritten Generation angeschafft; hier wurden die folgenden Bezeichnungen angegeben: Triebwagen BDeh 501 mit 880 PS, Beiwagen B 701 und Steuerwagen Bt 601 (Bilder 3 und 5). Der Steuerwagen Bt 601 fuhr mehrfach als durchlaufender Kurswagen. Die vierte Generation von MC- und SNCF-Pendelzügen in Form von Doppeltriebwagen wurde in den 1990er Jahren bestellt und besorgte den dann fahrplanmäßigen Durchlauf auf der Gesamtstrecke (Bild 6).

Die Fahrzeugentwicklung bei der SNCF verlief in völlig anderer Art. Wohl fuhr auch hier von Beginn an nur Pendelzüge, aber diese Wendezugseinheiten von 1901 bis 1909 bestanden aus je zwei zweiachsigen Gepäcktriebwagen vorn



Bild 10

und hinten -weil nur sie je einen Führerstand besitzen- und bis zu sieben zwischengeführten zweiachsigen Personen- Motorwagen (Bilder 10 und 11). Einer dieser Wendezüge fuhr noch bis in die 1980er Jahre als Nostalgiezug. Ab 1958 wurde die zweite Generation Pendelzüge, wie z. B. Tw14 mit Stw 74, angeschafft (Bild 12).



Bild 11 u. 12 (unten)

Zur Bewältigung der auf französischem Streckenbereich liegenden 9%-tigen Gefälleabschnitte haben alle französischen Züge elektrische Widerstandsbremsen. Für Notfälle haben diese Streckenbereiche eine „Fell-Mittelschiene“ mit Mittelschienen-Reibräderantrieb für die Fangbremsvorrichtungen unter den Wagen. Alle bisherigen französischen Züge konnten nur bis in den Grenzbahnhof Chatelard (CH) fahren, da sie für den Zahnstangenabschnitt nicht ausgerüstet sind und nur mit dritter Stromschiene fahren. Erst die Doppeltriebwagen aus den 1990er Jahren fahren durchgehend auf der Gesamtstrecke (Bild 6).

Links und rechts der schweizerischen MC-Strecke liegen viele außergewöhnlich malerische, sehens- und erlebenswerte Natur- und Ausflugsziel-Schönheiten. So z. B. die Gletschermühlen bei Salvan und die Trient- Schluchten, an deren Steilwänden die Bahntrassen mühsam eingearbeitet wurden. Die im französischen Bereich liegenden Ausflugsziele versprechen unvergessliche Blicke auf das großartige Mont Blanc-Panorama.



Ungewöhnliche, weiterführende Bahnen fahren z. B. ab Chatelard steil hinauf (Standseilbahn) und weiter (Aussichtsbahn mit 60 cm Spurweite) zum großen Stausee von Emosson.

Die Riesenstaumauer wurde von 1967 bis 1974 erbaut. Diese Bahnen wurden auch bei den umfangreichen Materialtransporten genutzt. Im Tal liegen die aus dem Stausee gespeisten Kraftwerkzentralen mit Wasser- Ausgleichsbecken.

Text und Fotos:

A.und O. Wildeman



Fedecrail Youth Camp 2010

Was 2007 begann und nun schon fast zu einer guten Tradition geworden ist, scheint leider bei vielen Mitgliedsvereinen des VDMT nach wie vor keine große Beachtung zu finden. Die Rede ist vom Fedecrail Youth Camp, einem jährlichen Treffen für junge Eisenbahnerinnen und Eisenbahner aus ganz Europa, welches 2007 erstmals in Schweden, 2008 in Lettland und 2009 in Deutschland stattgefunden hat. Während die Brohltalbahn schon 2007 in Schweden vertreten war und 2009 Austragungsort des Youth Camps war, erfährt man bei vielen anderen Vereinen, dass die jungen Mitarbeiter dort leider noch nie etwas vom Youth Camp gehört haben.

Dieses Jahr war als Veranstaltungsort Budapest ausgewählt worden, aufgeteilt in einen Aufenthalt bei der Gyermekvasút, der „Kinder-eisenbahn“, und dem „Eisenbahn-historischen Park“, dem Eisenbahn-museum der ungarischen Staatsbahn MÁV.

Am 30. Juli startete das Camp mit einem gemütlichen Grillabend. Unser Heim für die ersten Tage war ein kleines Haus neben dem Bahnhof Virágvölgy der Kindereisenbahn, im wohl nächsten grünen Naherholungsgebiet auf der Buda-Seite der Stadt. Virágvölgy ist allerdings nicht der Betriebsmittelpunkt, dieser liegt in Hűvösvölgy, einem der Endpunkte der 12 Kilometer langen 760 mm- Schmalspureisenbahn. Am anderen Ende der Strecke liegt Széchenyi-hegy. Insgesamt zählt man 9 Bahnhöfe, jeder davon mit einem Stellwerk und einem Fahrdienstleiter. Die ca. 450 Kinder, die in 15 Gruppen aufgeteilt, pro Monat zwei Dienstage auf der Kindereisenbahn verrichten, werden für ihren Dienst von der Schule freigestellt. Sie bedienen unter Aufsicht der erwachsenen Mitarbeiter der

MÁV die Stellwerke, verkaufen Fahrkarten und sind für die Aufsicht am Zug auf den Bahnhöfen verantwortlich. Für die Instandhaltung der Fahrzeuge und als Triebfahrzeugführer werden ausschließlich die Personale der ungarischen Staatsbahn eingesetzt.

Am nächsten Morgen galt es erst einmal, die Umgebung etwas näher zu erkunden. Daher machten sich die insgesamt 22 Teilnehmer aus Ungarn, Österreich, Frankreich, Rumänien, Serbien, Schweden, dem Vereinigten Königreich, der Ukraine und Deutschland auf den Weg zum nahe gelegenen János Berg, der mit 527 Metern höchsten Erhebung Budapests. Nach einer Hin- und Rückfahrt mit der Seilbahn wollte dann der 23 Meter hohe Aussichtsturm auf dem Gipfel bestiegen werden, um den wunderbaren Ausblick über Budapest zu genießen. Der Nachmittag wurde mit einer Mitfahrt auf der Gesamtstrecke der Kindereisenbahn verbracht, bevor es mit dem Ikarus Oldtimerbus zu einer Sightseeingtour in die Innenstadt von Budapest ging.

Am Sonntag konnten wir uns dann in der Werkstatt der Kindereisenbahn die Finger schmutzig machen, bei der Streckeninstandhaltung helfen, oder einen Tag als Zugbegleiter auf den Zügen verbringen, jeder so, wie es eben seinen Vorlieben entsprach. Am Abend, nach einem traditionellen ungarischen Essen – es gab Gulasch und Lángos (frittierter Hefeteig mit einem herzhaften Belag) – stand ein Sonderzug für uns bereit, bestehend aus Lok und Flachwagen, der uns in den einzigen Tunnel der Kindereisenbahn brachte, welcher kurzerhand zum „Kinosaal“ umfunktioniert wurde und einen außergewöhnlichen Ort für eine Kinodarstellung bot.

Spät am Abend, nach einer wunderschönen Fahrt durch die sternenklare Nacht, fielen wir nur noch erschöpft ins Bett, denn am nächsten Morgen sollte schon um 6 Uhr der Wecker klingeln.

Nach so viel Eisenbahn sollte der Montag nun auch mal etwas Anderes bieten. Wir machten uns mit Bus und Bahn auf den Weg zum Balaton, mit Zwischenstop in Székesfehérvár, einer der größten Werkstätten der ungarischen Staatsbahn. Nun ging es weiter auf dem Weg ins kühle Nass, auch das Wetter hatte sich schon darauf eingerichtet. Die Medien berichteten vom wohl wärmsten Tag des Sommers in Ungarn. So kam uns die Abkühlung gerade recht, bevor wir uns wieder auf den Rückweg nach Budapest machten. Die deutschen Teilnehmer dürften nach diesem Tag die doch gar nicht so schlechte Pünktlichkeit der Eisenbahn in Deutschland etwas mehr lieben gelernt haben – in Ungarn hat man für alles etwas mehr Zeit...

Der Höhepunkt des Tages wartete aber noch auf uns, denn der letzte Abend bei der Kindereisenbahn wollte gebührend gefeiert werden. In Hűvösvölgy bestiegen wir einen wunderbar eingerichteten Salonwagen, der uns, gezogen von einer der L45H- Diesellokomotiven, in die Hügel Budapests hinaufbrachte, wo wir den Ausblick über die Stadt bei allerlei leckeren ungarischen Gerichten und einem Glas Bier genießen konnten. Auf dem Rückweg nach Virágvölgy ließen wir den Abend mit Gesang und Gitarrenmusik ausklingen. An dieser Stelle sei noch einmal allen gedankt, die diesen einzigartigen Abend ermöglicht haben!

Nach einer kurzen Nacht hieß es nun also Abschied nehmen von der Kindereisenbahn, das Gepäck wurde in einem nicht mehr ganz taufrischen Kleinbus verstaut und wir machten uns auf zur nächstgelegenen Bushaltestelle. Nach einem Besuch beim „Transport Museum“

und einer kurzen Einkaufstour erreichten wir mit den wohl unvergesslichen Bussen aus sowjetischer Produktion den „Eisenbahnhistorischen Park“ im Stadtteil Pest.

Der „Eisenbahnhistorische Park“ der MÁV gilt als eines der größten Eisenbahnmuseen Europas, das Gelände misst 70.000 qm und ist das ehemalige Betriebswerk des Budapester Westbahnhofes Nyugati pályaudvar. Unsere Unterkunft dort, zwei bequeme Schlafwagen mit 2er-Abteilen, war nach den Nächten im großen Schlafsaal der Kindereisenbahn fast luxuriös. Am Nachmittag nahmen wir unser Arbeitsprojekt für den Rest der Woche in Augenschein: Ein um 1900 gebauter G-Wagen, der am Ende des 1. Weltkriegs als Flüchtlingswagen in Ungarn genutzt worden war, sollte eine äußerliche Aufarbeitung erfahren. Schnell war klar, dass dieser Auftrag in der gegebenen Zeit und neben den geplanten Ausflügen nur schwer zu erfüllen sein würde, aber wir machten uns voller Elan mit Schleifpapier und Drahtbürste an die Reinigung des Wagens.

Die Donau teilt Budapest in die Teile Buda und Pest. Eine Schiffs-tour auf der Donau an diesem Abend ließ uns Zeit, um bei gemächlichem Tempo die Stadt von einer neuen Perspektive aus zu betrachten.

Szeged, das Ziel des nächsten Tages, ist nahe an der Rumänischen und Serbischen Grenze und rund 170 km von Budapest entfernt. Mit rund 170.000 Einwohnern ist es die viertgrößte Stadt Ungarns.

Dort trafen wir Joseph Nagy, ein Freund der Eisenbahner vom Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, der in der Bezirksverwaltung der MÁV in Szeged eine große Sammlung rund um die Eisenbahn betreut, die wir besichtigen konnten. Nach einem Besuch im Straßenbahndepot verbrachten wir den Nachmittag auf ganz erholsame Art und Weise in einem der Thermalbäder in der Stadt.

Da war doch noch etwas – unser Güterwagen, dem wir am folgenden Tag unsere volle Aufmerksamkeit widmen konnten. Die Reinigung gestaltete sich, nach wie vor mit Handwerkzeug ausgestattet, recht träge; zur Abwechslung von der Arbeit gab es zwischendurch die Gelegenheit, das Loksimulatorzentrum der MÁV zu besuchen. Am Nachmittag war es dann soweit; das Schleifpapier konnte gegen Pinsel eingetauscht und der Außenanstrich des Wagens begonnen werden. Bis in den späten Abend wurde fleißig Liter um Liter Farbe auf das recht „durstige“ Holz aufgetragen.

Und schon war es Freitag geworden. Inzwischen waren wir eine Woche in Ungarn und hatten ausschließlich bestes Sommerwetter erlebt, doch heute war es anders. Schon das Aufstehen wurde von entferntem Donnern begleitet, das bald einem ausgewachsenen Gewitter wich, welches uns bis in den Abend hinein verfolgen sollte. Erst ging es mit dem Zug zur Kyrálirét Schmalspureisenbahn, danach weiter – zum Glück während den einzigen trockenen Stunden des Tages – zu einer Sommerodelbahn. Der für den Nachmittag geplante Ausflug in die Stadt Esztergom fiel – im wahrsten Sinne des Wortes – ins Wasser. Stattdessen traten wir den Weg zurück nach Budapest an, auch wenn man sich beim Blick aus dem Fenster nicht sicher sein konnte, ob wir wirklich ankommen würden. Zeitweise hatte man den Eindruck, dass das Wasser bis zu den Schienenköpfen stehen würde. Aber alles ging gut und wir erreichten Budapest, wenn auch nach scheinbar unendlich langer Zeit und recht durchnässt ohne größere Probleme. Nebenbei probten wir während der Fahrt noch den eigens auf die Melodie von K'Naa's „Waving Flag“ geschriebenen Liedtext für die Abschlussfeier am folgenden Samstag.

Und schon war der nächste Morgen angebrochen. Für den Vormittag stand die Fertigstellung unseres Güterwagens auf dem Programm,

der Innenraum sollte noch einen Anstrich bekommen, an der Außenseite waren auch noch einige Nacharbeiten notwendig. Rechtzeitig zum Mittagessen war aber ein Ende abzusehen. Frisch geduscht und gut gestärkt machten wir uns zusammen mit dem inzwischen angereisten Fedecrail-Präsidenten David Morgan auf den Weg zu einem der Budapester Straßenbahndepots, das wir zusammen mit dem angrenzenden Unterwerk für die Stromversorgung der Straßenbahn besichtigen konnten. Den Abschluss unseres Ausfluges bildete eine Fahrt mit einem historischen Straßenbahntriebwagen am Donauufer entlang.

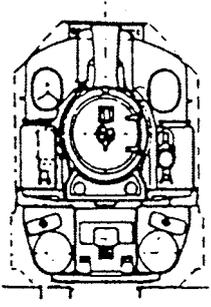
Der nachfolgende Abend stand ganz im Zeichen der offiziellen Abschlussfeier, mit der Einweihung unseres Güterwagens durch ein Mitglied des ungarischen Parlamentes und David Morgan, sowie einem ausgiebigen Abschlussessen. Weitere Programmpunkte waren die Aushändigung der Teilnahmeurkunden durch David Morgan, eine durch Mitarbeiter der MÁV Nostalgia aufgeführte Musikshow und natürlich die Aufführung unsere Liedes mit dem Titel „Nine Flags“.

So schnell war die Zeit vergangen, es fühlte sich an, als seien wir gerade erst angekommen, doch schon mussten die Koffer wieder gepackt werden, neu gewonnenen Freunden Lebewohl gesagt werden. Man hofft, sich im nächsten Jahr wieder zu sehen. Das Fedecrail Youth Camp 2011 wird in Polen stattfinden.

Gedankt sei an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich den fleißigen Organisatoren Zsuzsanna Selmeczi, Péter Kalóczkai, Eszter Fábrián, Lilli Ábrahám und Péter Bayer, sowie den vielen weiteren Helfern, ohne deren Unterstützung diese Woche nicht möglich gewesen wäre, und natürlich den 22 jungen Menschen, die diese Zeit so unvergesslich gemacht haben.

Auf ein Wiedersehen in 2011!

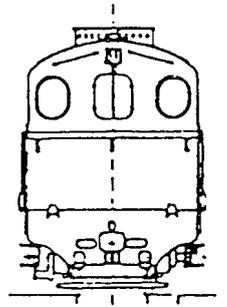
Dagmar Bürckel
Simeon Langenbahn



Die Brohltalbahn

Sonderbeilage zu Heft

Nr. IV / 2010



Aufarbeitung der Lokomotive 11sm



Sachstandsbericht über die Aufarbeitung
an unserer Dampflokomotive 11sm.

Das Bild stammt von Theodor Horn.

Der Zug mit 11sm kreuzt die B9 in Brohl im Jahre 1964.

Die Arbeiten mit sämtlichen notwendigen Genehmigungen zur Instandsetzung unserer Lokomotive 11sm gehen leider wesentlich langsamer als erwartet voran.

Einen kleinen Schritt weiter sind wir mit der Zustimmung zum Genehmigungsverfahren des Kesselbaus durch unsere rheinland-pfälzische Aufsichtsbehörde. Im Juni 2010 erhielten wir die lange erwartete Zusage für das angestrebte Genehmigungsverfahren. Bis heute warten wir allerdings auf die Genehmigung durch die polnischen Aufsichtsbehörden, welche sofort nach Zustimmung aus Mainz den Antrag erhalten haben. Offensichtlich bearbeiten die Be-



Bild 1 Kolbenrohlinge

hörden den Antrag sehr gründlich, denn bereits mehrfach wurde Interlok zur Nachreichung von Doku-

menten aufgefordert. Lediglich Vorbereitungsarbeiten und Materialbeschaffungen konnten durch das polnische



Bild 2 Zylinderdeckelrohlinge

Ausbesserungswerk getätigt werden.

Bereits im letzten Bericht angedeutet, sind die Erneuerung aller Kolben mit Kolbenstangen notwendig geworden. Ebenso sind an einem der durch Frost beschädigten Flachschieber alle kostengünstigen Reparaturversuche gescheitert. Ein weiterer Zylinderdeckel überraschte uns bei der Druckprobe mit inneren, irreparablen Rissen, auch er muss erneuert werden. Die Arbeiten zum Nachbau der Teile sind in vollem Gange (Bild 1 und Bild 2).

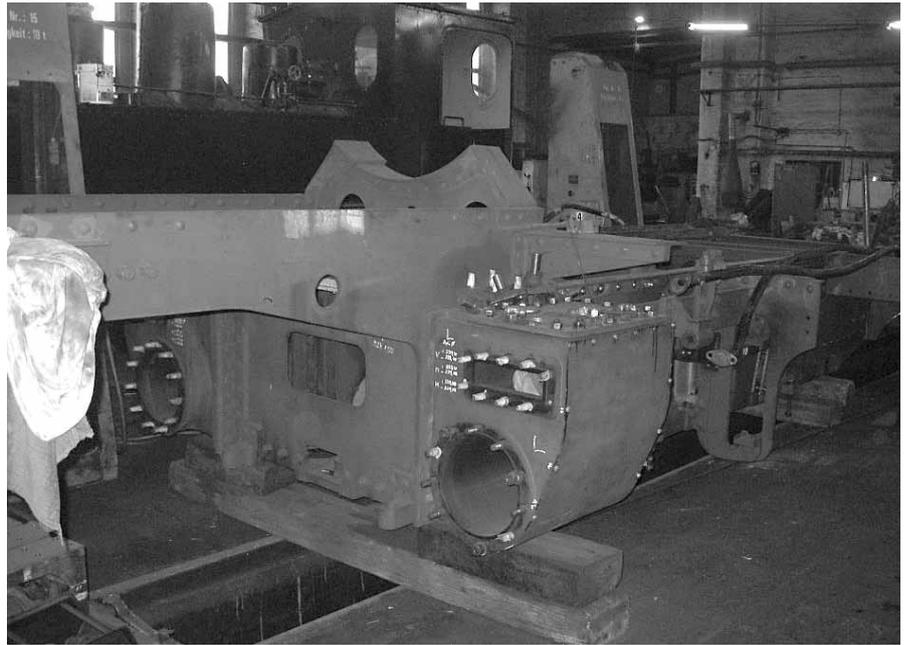


Bild 3 Hinterwagen

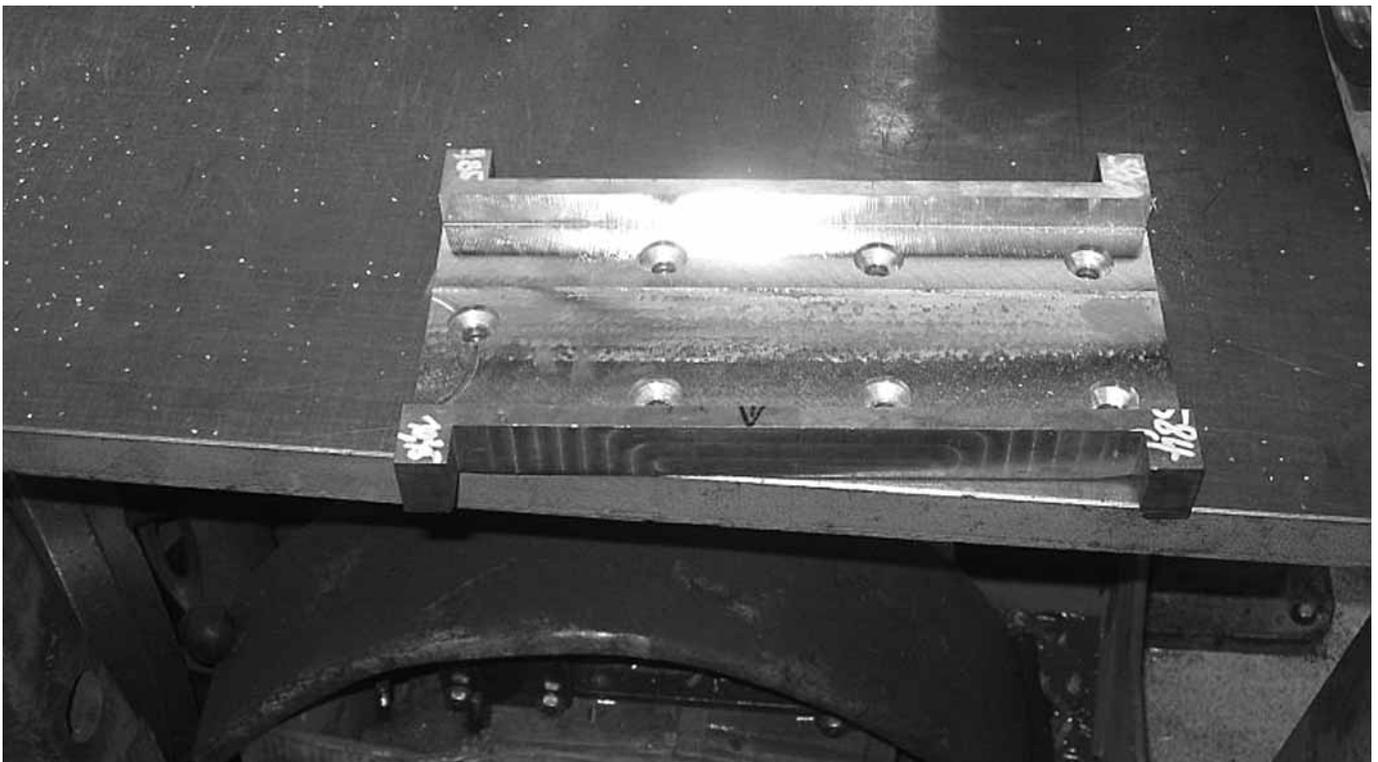


Bild 4 Achslagerführungen

Durch die Verzögerungen im Genehmigungsverfahren des Kesselbaus ist für die beauftragte Firma MaLoWa leider kein großer Arbeitsfortgang am Fahrwerk der Lokomotive notwendig.

Anfang Dezember waren die Richt- und Anpassungsarbeiten am Vorderwagen abgeschlossen. Radsätze, Achslager und Federn und warten nach Anpassung auf den Einbau.

Der Hinterwagen wurde komplett gerichtet, alle Schweiß- und Nietarbeiten sind abgeschlossen (Bild 3).

Die Achslagerführungen befinden sich zur Zeit in der Be-



Bild 5 Neue Kuppel- und Treibzapfen sowie aufgearbeitete Schwingenkurbeln



Bild 6 Neu bereifte Radsatzgruppe mit erneuerten Achswellen

arbeitung. Sobald dieser Schritt erledigt ist, werden die Zapfen und Kurbeln mit den Radsätzen verpresst und eingebaut (Bild 4 - 6)

Durch die Brohltalbahn wurden in der eigenen Werkstatt Puffer und Zugeinrichtungen unter Verwendung alter Güterwagenteile originalgetreu hergestellt und nach Klostermannsfeld geliefert. Die selbst erstellten Bremsberechnungen und Entwürfe zur Bremssteuerung wurden dem Eisenbahnbetriebsleiter zur Zustimmung vorgelegt.

Text und Fotos vom 1.12.10:

Harald Zimmer