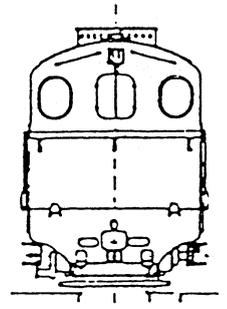


Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

17. Jahrgang
III / 2004



Jugendarbeit bei der Brohltalbahn



Neuinstallation der Weichenlaternen im Betriebswerksgelände Brohl
Kontrolle der Endmontage und der Laternenbeleuchtung
Lackierung der Stellhebel

IMPRESSUM:**Herausgeber:**

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn eV
 Geschäftsstelle: Kapellenstraße 12 · 56651 Niederzissen
 Tel. (02636) 8 03 03 · Fax (02636) 8 01 46
 Internet-Adresse: www.vulkan-express.de
 e-mail: buero@vulkan-express.de

Verantwortlicher Redakteur

Ortwin Wildeman · Saalestraße 8 · 53127 Bonn
 Tel.: (0228) 28 30 42 · Fax.: (0228) 29 90 82
 e-mail: pressoeff.vulkan-express@t-online.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Ortwin Wildeman, Bonn ; Paul Barfuhs, Köln;

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Andreas Wildeman, Burgbrohl-Weiler
 Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
 Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
 Paul Barfuhs, Köln
 Frank Bauschmann, Mainz
 Michael Castor, Brohl-Lützing
 Karsten Friedrichs, Bad Honnef
 Michael Haubner, Koblenz
 Stefan Raab, Weißenthurm

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

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

Konten der IBS:

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

Druck:

Druckerei Legerlotz
 Industriestr. 55 · 50389 Wesseling · Tel. (02232) 5 11 77

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Redaktionsschluß zu diesem Heft war der 30.04.2004.
 Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang
 Oktober 2004 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die
 Brohltalbahn“ IV/ 2004 ist der **31. Juli 2004**

Berichte: bitte maschinenschriftlich 1 1/2 zeilig auf
 5,25 „oder 3,5“- Disketten (Word for Windows 6,0
 oder ASCII) und Fotos (Format 10 x 15 cm glänzend
 bzw. Digital-Fotos per E-mail, mit Anschrift des Autors)
 bis zum Redaktionsschluß an die Redaktion gebeten.

Titel-Foto; Jugendarbeit bei der Brohltalbahn: Michael
 Castor, Martin Bickenbach und Jeffrey Dhillon (vl.) bei
 der Montage einer Weichenlaterne und Lackierung des
 Weichen-Stellhebels (Foto: Michael Haubner)

INHALT:

Impressum	2
Das Neueste in Kürze	2
Offener Wagen 458 wieder im Brohltal	3
Neue Diesellok für die Brohltalbahn – D5 Teil	4
Neuzugänge im IBS-Archiv – Der Klassische Vulkan-Expreß	5
Projekt 11 SM ; Präsentation beim Dampfspektakel in Koblenz	6
Zum Thema Jugendarbeit; Renovierung alte Wagenwerkstatt	7
Gedanken zur Jahreshauptversammlung am 27. März 2004	8
Die Verträge sind geschlossen: Gekauft / Verkauft	9
Bericht des Schatzmeisters; Besuch der LEA in Brohl	10
Oberbaulager bezogen; Streckenfreischnitt 2003/2004	11
Neubau DB-Bahnübergang (Brücke) für die B 412 in Brohl	12

Die in den Artikeln aufgezeigten Meinungen und Ansichten der
 Autoren entsprechen nicht unbedingt denjenigen der Redaktion
 bzw. des IBS-Vorstandes

Termine 2004

10.07.	Raubritterfahrt zur Burg Olbrück
25.07.	Brohltal-Zauber
21.08.	Spanischer Abend
11.09.	Westernabend
12.09.	Tag des Eisenbahners, Tag des offenen Denkmals
02./03.10.	Scheunenfest im Kahlenbergerhof
02.10.+ 09.10.	Gambrinus-Fahrten
30./31. 10.	Saisonausklang und Almatrieb am Bahnhof Engeln

Das Neueste in Kürze

Die Bemühungen um einen regelmäßigen Schiffsan-
 schluß zum Vulkan- Expreß scheinen nun doch Früchte
 zu tragen. Zumindest im Rahmen der planmäßigen
 Fahrten der Personenschiffahrt Siebengebirge. Im Juli
 und August werden Halte in Brohl angeboten. Freilich
 nur, sofern sich Interessierte angemeldet haben. Mög-
 lich wurde die Sache durch den planmäßigen Anschluß
 der Trans-Regio an unseren Vulkan-Expreß von Juli bis
 September. In diesen Monaten fährt der TR von Düssel-
 dorf mit Anschluß an unseren Frühzug und zurück mit
 Anschluß an unseren Nachmittagszug, mit welchem
 dann auch unsere Fahrgäste, welche mittags mit dem
 Schiff kamen, hinauf nach Engeln und wieder nach
 Brohl fahren, ohne Halt nach Bad Godesberg und Bonn
 fahren können. Die TR legt dafür die erforderlichen
 Halte ein.

Stefan Raab

Wagen 458 wieder im Brohltal

Am 6. Mai dieses Jahres kehrte der offene Sommerwagen 458 aus der Eisenbahnwerkstätte Pilsen nach Brohl zurück, wohin er letztes Jahr verbracht worden war. Der Rostfraß



Pünktlich zum Sommerbetrieb zurück

das Fahrzeug ins Eigentum zu übernehmen. Die Vertragsangelegenheit mit der BEG zog sich bis zum Februar 2003 hin, weshalb eine Aufarbeitung über den Winter 2002/2003 nicht mehr erfolgen konnte.

Zur Saison 2004 sollte der 458 dann doch wieder einsetzbar sein, weil auch mit der Fertigstellung des VB 50 gerechnet wurde und damit der historische Vulkan-Expreß bestehend aus den Fahrzeugen D2, VB 50 und 458 endlich wieder auf den Gleisen der Brohltalbahn unterwegs sein soll.

Über den letzten Winter wurde der Wagen dann bei der Firma Movo grundlegend restauriert. Als eines unserer letzten Fahrzeuge erhielt der 458 eine Druckluftbremsanlage. Er wurde komplett sandgestrahlt, wonach der Zustand voll zu erkennen war. Es wurden ganze Bleche ausgetauscht, die Türen neu gebaut und der Holzboden ersetzt. Die Drehge-

stelle erhielten eine Vollsaniierung, wobei andere Bremsklotzhalter eingebaut wurden. Mehrfach begleitete unser Werkstattmeister die Arbeiten im Rahmen von Besuchen wegen des VB 50.

Das Fahrzeug steht nunmehr wieder in voller Schönheit der alten Brohltalbahnfarben beige-grün-grau dem Sommerbetrieb zur Verfügung. Er wird von den Gästen des Vulkan-Expreß gerne genutzt. Es hat sich mittlerweile die Bezeichnung Eisenbahn-Cabriolet für dieses außergewöhnlich attraktive Fahrzeug gebildet. Hoffen wir, dass die Witterung eine breite Nutzung des schmucken Gefährts möglich macht.

Mit der Herrichtung des 458 in Pilsen gingen auch noch andere Arbeiten einher. So erhielten zum Beispiel 2 Achsen der Gepäckwagen 117 und 118 eine neue Bereifung. Vier Achsen vom BOB 35 und 8 Güterwagenachsen wurden abgedreht. Dies hätte man zwar auf unserer historischen Radsatzdrehbank erledigen können, jedoch der Aufwand an Zeit bei uns dafür ließ ein Abdrehen in Tschechien finanziell deutlich günstiger sein, zumal keine besonderen Transportkosten anfielen.

Michael Baaden

Fahrgastzahlen 2003

Nach Ablauf des Jahres gilt es nunmehr beim Vulkan-Expreß Bilanz zu ziehen. Im Jahr 2003 sind bei der Brohltalbahn 66.602 Beförderungen angefallen. Dies bedeutet gegenüber den beiden Vorjahren mit jeweils fast 90.000 Beförderungen eine deutliche Minderung der Fahrgastzahlen. Diese Verminderung bedarf noch einer ausführlichen Analyse. In fast allen Monaten waren deutliche Abschwünge zu verzeichnen. Der Juni hielt sich noch wie im Vorjahr. Jedenfalls hatten wir dann im Juli 2003 den besten Monat Juli seit allen Zeiten. Die guten Zahlen beider Monate besorgte uns wohl die Harzer Malletlok mit ihrer hervorragenden Werbewirkung in der Region. Trotzdem, in einigen Mona-

ten ergaben sich drastische Einbrüche von bis zu 40 %. Ob es an der heißen Jahreszeit oder an der veränderten Feriengestaltung oder an der Feinverteilung unserer Prospekte oder an anderen Gründen gelegen hat, bleibt noch herauszufinden.

Auf jeden Fall konnte es auf dem höchsten Niveau der beiden Vorjahre so nicht weitergehen. Vielerorts beklagte man, dass es bei der Brohltalbahn oft zu voll sei. Diese Feststellung muss akzeptiert werden. Das war wohl wirklich so. Speziell im Mai und ab August 2003 jedoch war es bei uns nicht mehr zu voll und auch an den außerordentlichen September-Samstagen ging es übersichtlich und gesittet zu, so wie wir uns das eigentlich vorstellen. Züge mit sämtlichen verfügbaren Wagen gab es nicht mehr.

Im letzten Jahr hatten wir auch keine besonderen Veranstaltungen, wie in den beiden Vorjahren. Diese waren unsere Jubiläumsjahre mit den entsprechenden Sonderveranstaltungen. Bei denen hatten wir oftmals Kurz-Fahrten im unteren Streckenteil im Angebot, was die Fahrgastzahlen üblicherweise sehr hoch schnellen lässt. Da wir im Jahr 2003 eine Preiserhöhung vorgenommen hatten, sind wir finanziell noch mal mit einem blauen Auge davon gekommen. Ansonsten sollten wir schon 80.000 Beförderungen p.a. haben, damit wir unsere Aufgaben ordentlich erfüllen können. Dazu gehört auch, jedes Jahr einen Wagen zur Aufarbeitung weggeben zu können, da unsere eigenen Werkstattkapazitäten dies nicht zulassen.

Michael Baaden

Neue Diesellok für die Brohltalbahn – D5

– Teil 4 –

Der dritte Teil dieser „unendlichen Geschichte“ schloss im IBS-Kurier IV/1999 mit angehobener Lok vor dem Aufsetzen auf die Drehgestelle. Inzwischen ist viel Wasser den Rhein hinunter geflossen und außer zwei Fotos im Heft II/2002 Seite 13 war nichts in „Die Brohltalbahn“ über die D5 zu finden. Aber gerade diese beiden Bilder sprechen für sich und zeigen das ganze Ausmaß der Karosseriearbeiten. Und da diese Arbeiten alleine auf den Schultern von unserem Stahlbauer Thomas Kraft ruhten und dieser auch noch regelmäßig die Phonolith-Container mit dem „Belotti“ umsetzen muss und auch für alle möglichen anderen Arbeiten zuständig ist, dauerte es eben etwas länger ...

Nachdem die Lok wieder auf ihren inzwischen hauptuntersuchten Drehgestellen stand, konnten die restlichen 4 Kammern Ballast im Maschinenraum in Angriff genommen werden, wegen ihrer Lage im Drehzapfenbereich sollte das nicht auf den Hebeböcken erfolgen, um den Rahmen hier durch die Stemmarbeiten am Beton nicht zu sehr zu belasten.

Insgesamt wurden 4.862 kg Grauguss, Schwerspat und Beton entfernt, so dass die Lok jetzt den bei der BEG vorhandenen Infrastrukturvorgaben, wie z.B. max. 12t Achsdruck, entspricht.

Hier möchte ich nun kurz aufzählen, was im Einzelnen noch in dieser Zeit passiert ist:

- Alle Karosseriearbeiten wurden zum Abschluss gebracht, wobei zum Teil ganze Blechtafeln einzuschweißen waren.
- Die großen Scheinwerferöffnungen im Dach und unter den Führerhausfenstern wurden verschlossen, hier werden in Zukunft Scheinwerfer nach Vorbild DB 216 / V160 leuchten.
- Die Führerhaus-Dachbelüfterklappen (4 je Seite) wurden völlig neu gebaut.

- Die 4 Türrahmen wurden in aufwändiger Weise restauriert, wobei die in der neuen Maschinenwerkstatt hinzugekommene Abkantbank eine wertvolle Hilfe war.



Neues Türblatt (Foto: Dieter Hettler)

- Schließlich wurden die Türrahmen wieder eingepasst, abgedichtet und mit dem Gehäuse verschraubt sowie die ebenfalls aufgearbeiteten Türen eingesetzt.

– Alle 8 Führerhaus-Handstangen wurden einheitlich und abschraubbar neu gefertigt und auf der „Rheinseite“ der Lok bereits angebracht, die andere Seite kommt dran, wenn die Lok ihren gegenwärtigen Platz an der Schuppenwand verlassen hat.

– Die Regenrinne wurde ausgebessert bzw. dort neu gebaut, wo der Rost nicht mehr viel übrig gelassen hatte.

– Und schließlich wurden die Dachhauben entrostet und kritische Stellen durch Einschweißen von neuen Blechen repariert. Lediglich die Haube über dem Getriebe steht gegenwärtig noch in der Werkstatt und wartet darauf, dass auch die linke Seite auf ca. 20 cm praktisch neu gebaut wird.

Dies alles reicht doch als quasi Nebenbeschäftigung für einen Mann!

So nebenbei wurde die Bremsanlage überholt, neue verzinkte Hauptluftbehälter eingebaut und alle Bremsventile getauscht, die elektrische Anlage geprüft. Und auch die

Führerstände sind inzwischen gereinigt und grundiert.

Und was bleibt noch zu tun? Viel, sehr viel. Sämtliche Fenster sind mit neuen Gummiprofilen einzusetzen, ebenso die seitlichen Lüftergitter. Die Türen müssen ebenfalls neue Profilmgummiabdichtungen erhalten (ich versuche gerade, einen Lieferer dafür zu finden), die Führerhausfallfenster sind bei einem Tischler in Rheinbrohl in Arbeit. Dann sind die Lochbleche der Schall- und Wärmeisolierung zu richten, zum Teil auch aus schon beschafftem neuem Lochblech zu fertigen und mit Isolierung einzubauen. Und, und, und ...

Und wenn das alles geschafft und die Lok wieder dicht ist und aus der Halle gefahren werden kann, soll eine Motoren-Fachfirma die Maschinenanlage überprüfen, so viel kommt da hoffentlich nicht mehr auf uns zu – am 21.08.1998 ist die Lok



Türrahmen mit Haltegriffen (Foto: S. Raab)

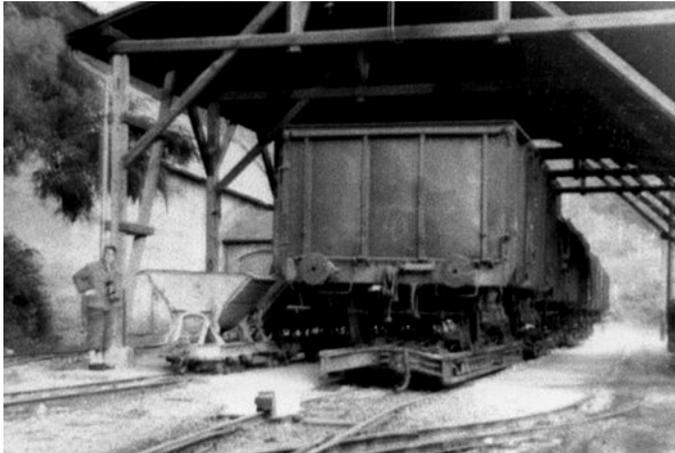
ja schließlich mit eigener Kraft vom Hafen in die Werkstatt gerollt, siehe Rückseite IBS-Kurier III/1998.

Für diejenigen, die die ganze D5-Geschichte nicht von Anfang an verfolgt haben, hier kurz eine Aufstellung der Hefte des IBS-Kuriers, in denen eingehender dazu berichtet wurde:

IV/1997 (D5 Teil 1-Vorgeschichte), III/1998 (D5 Teil 2), III/1999 (Techn. Beschreibung), IV/1999 (D5 Teil 3), II/2002 (Fotos S.13).

Dieter Hettler

Neuzugänge im IBS-Archiv
erworben von Volkhart Stern



Historische Fotos: Nach langer Recherche ist es mir nun endlich gelungen, zwei interessante Fotos von der BEG zu erhalten. Beide Bilder können in der Brohltalbahn veröffentlicht werden und sind auch für das IBS-Archiv gedacht. Das erste Bild wurde 1963 in Weiler aufgenommen. Es zeigt einen Rollwagen in der Umladehalle der Brohltal AG zur Herchenbahn. Im Vordergrund ist eine Gleiskreuzung der Werksbahn mit dem BEG-Gleis zu erkennen. Das zweite Bild entstand am 7.9.1957 in Brohl und zeigt die Mallet-Lok 12SM bei der Ausfahrt aus Brohl Umladebhf auf das Straßenplanum der alten B9 und weiter zum Rheinhafen Brohl. **Volkhard Stern** (Fotos: Sammlung V. Stern)

Der „Klassische Vulkan-Expres“

Die Rückkehr des rekonstruierten Wagens VB 50 aus Pilsen (Tschechien) und die geplante Wiederinbetriebnahme der Lok 11SM geben neue Impulse für den musealen Erhalt der Originalfahrzeuge der Brohltal-Eisenbahn.

Im Jahre 2006 können eine Vielzahl von großen und kleinen Jubiläen gefeiert werden, die dazu Anlaß geben, die beiden wichtigsten Fahr-

zeuge als betriebsfähigen Museumszug zu präsentieren.

Die Lok 11SM – Baujahr 1906 – wird am 03. 06. 2006 100 Jahre alt.

Am 03.06.1956 feierte man zusammen mit dem VB 50 ihren 50. Geburtstag (siehe Foto).

Am 29.01.1966 zog die Lok 11SM den letzten Dampfpersonenzug auf der BEG-Strecke: Lok 11SM + VB 50 +

Pw 71. In diesem Jahr erfolgte auch ihre Abstellung nach 60 Jahren Dienstzeit.

Im Jahre 2006 könnte sie nach 40 Jahren Stillstand wieder in Betrieb gehen. Der ehemalige VT 50 wurde im Jahr 1936 zum VB 50 (Triebwagenanhänger) umgebaut und wäre damit im Jahr 2006 40 Jahre als solcher im Einsatz.

Seit der Anlieferung des VT 50 im Jahre 1925 bis zum Abtransport der Lok 11SM im Jahre 1975 standen beide Fahrzeuge 50 Jahre gemeinsam auf den Gleisen der BEG. So wurden diese beiden Fahrzeuge in der Vergangenheit sehr häufig nicht nur vor Sonderzügen, sondern auch, bei Ausfall eines Triebwagens, bevorzugt als Ersatzgarnitur im planmäßigen Personenkehr zwischen Brohl und Kempenich eingesetzt.

Dies alles sind interessante Aspekte für das Museumsprojekt „Historische Fahrzeuge der BEG“. Die Neuauflage des letzten Dampfpersonenzuges von 1966 mit Lok 11SM + VB50 + 2achs. G-Wagen (109, 117, 118) wäre dann das Kernstück eines zukünftigen BEG Museums, das in der



Malletlok 11SM mit Personenwagen VB50 im Bahnhof Brohl am 03.06.1956 (Foto: Boehm)

alten Wagenwerkstatt aufgebaut werden könnte.

Die Verwirklichung des Projektes BEG-Museum mit der Präsentation von Originalfahrzeugen und weiteren Ausstellungsstücken aus dem Archiv ist damit ein wichtiger Beitrag für die Aufrechterhaltung der Gemeinnützigkeit unseres Vereins.

Hierbei muß es gelingen, den aktiven Dampfbetrieb und die museale Präsentation der Fahrzeuge sinnvoll und praktikabel zu kombinieren. Im Vorfeld der Planungen um die Wiederinbetriebnahme der Lok 11SM begann auch die Suche nach Originalplänen und Unterlagen von der Lokomotive und von Archivmaterial der Lokomotivfabrik Humboldt Deutz in Köln.

Hinweise hierzu gab es bei der Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wissenschaftsarchiv in Köln.

Ein Besuch mit Durchsicht der dort aufgehobenen drei Ordner über die Lok-Produktion der KHD war allerdings leider erfolglos.

Deshalb möchten wir uns mit einem dringenden Aufruf an unsere Mitglieder und Leser unseres Mitteilungsheftes „Die Brohltalbahn“ wenden: Wer hat selbst – oder wer kennt jemanden – der solche Unterlagen, Foto's, Dokumente etc. besitzt und uns zur Auswertung zur Verfügung stellen kann?

Gibt es Nachlässe oder Nachfahren von ehemaligen Mitarbeitern der Lokfabrik Humboldt Deutz, die uns in dieser Frage weiterhelfen könnten?

Helfen Sie mit ein Stück Brohltalbahnsgeschichte und darüber hinaus auch ein Stück rheinische Industriegeschichte für die Nachwelt zu erhalten.

Hinweise bitte an die

IBS Geschäftsstelle:

Kapellenstr. 12 · 56651 Niederrissen,
Tel./Fax : 02636 - 80303 / 80146

Andreas Wildeman

Projekt 11SM

Präsentation beim Dampf- spektakel 2004 in Koblenz

Wer an Ostern das Dampfspektakel in Koblenz besucht und dabei auch in Ehrenbreitstein vorbei geschaut hat, dem ist sicher auch der Stand der Brohltalbahn aufgefallen.



IBS-Stand in Koblenz mit Horst Seifert

(Fotos: A.Wildeman, K.Friedrichs)

Die Mitstreiter unserer Runde um die 11SM hatten einen schönen Stand erstellt. Dieser repräsentierte bei der Großveranstaltung nicht nur die Brohltalbahn, sondern wies insbesondere auf die Bemühungen um die beabsichtigte Aufarbeitung unseres besten Stückes im Schuppen hin.

Dazu wurde im Vorfeld ein attraktiver Flyer in schwarz/weiß und bunt im A 4-Format erstellt. Einige attraktive Fotos der 11SM zierten, neben den üblichen Brohltalbahnbildern, die große Bilderwand.

Nachdem das große Projekt „Aufarbeitung des VB 50“ nun weitgehend abgeschlossen ist, sollte diese Veranstaltung den Startschuss für unser Großprojekt darstellen. Mit der Rückkehr und den ersten Fahrten des VB 50, für dessen Rücküberführung aus Tschechien derzeit noch günstige Transportmöglichkeiten gesucht werden, möchten wir das Projekt 11SM auch seitens der Presse ausführlich vorstellen.

Wer mehr über das Projekt 11SM erfahren möchte, dem steht mittlerweile eine attraktive Internet-Website zur Verfügung.

Unter www.11sm.de (einen Link findet man auch unter www.vulkan-express.de) wird das Projekt ausführlich vorgestellt.

Die Seiten werden nach und nach aktualisiert und vervollständigt. Schaut mal rein.

Stefan Raab



Zum Thema: Jugendarbeit bei der Brohltalbahn

Ich erinnere mich noch sehr gut daran, als ich im März 2000 mit einem guten Freund zur Brohltalbahn kam!

Ich war 14 Jahre alt und hatte noch gar keine Erfahrungen mit Maschinen oder Gleisbau!

Aber wie jeder weiß: „Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen“! Also fing ich an, im Betriebsdienst mitzuhelfen und meine damit: beim Service im Zug, beim Wagenputzen und bei sonstigen Arbeiten.

Aber man möchte ja alles mal ausprobieren. Deshalb bin ich eines Tages in die Werkstatt gegangen und habe mir jemanden gesucht, der dort schon Erfahrungen gesammelt hatte!

Ich habe mich ihm angeschlossen und half ihm so gut ich konnte! In diesen vier Jahren habe ich meine eigenen Erfahrungen gesammelt und probiere, sie jetzt an unsere jüngeren Aktiven weiter zu geben. Ich habe ja selber erlebt, wie froh man ist, wenn man als junger Bursche von ca. 15 Jahren jemanden gefunden hat, der sich drum kümmert, dass man was und vor allen Dingen, was man machen und wie man helfen kann!



Martin Bickenbach beim Aushub an der Weiche 12 in Brohl (Foto: F.Bauschmann)

Mit diesem Vorsatz habe ich mich vor einiger Zeit dazu entschlossen, mit der heutigen Jugend von unserer geliebten Bahn die Weichenlaternen wieder auf vorderman zu bringen. Das heißt, dass wir zuerst die Weichenlaternen sauber machen mussten, um sie daran anschließend streichen zu können. Danach haben wir sie auf dem jeweils passenden Weichenbock befestigt. Bei **Weiche 12** haben wir sogar vorher noch einen **neuen Weichenbock** setzen müssen. (siehe Foto) .

Renovierung der Wagenhalle in Brohl

Nach und nach macht das älteste Gebäude im Betriebswerk in Brohl einen standfesteren Eindruck. Zwischenzeitlich wurden alle Verstärkungsangen unter der Dachkonstruktion eingebracht. Einige Balken wurden ebenfalls bereits erneuert. Auch ist ein alter Schaden nahe der Einfahrt vollständig behoben. Einige Gefache wurden bereits neu verputzt.

Auch wenn die Arbeiten nach und nach fortschreiten, macht der abbruchreife Mittelteil des Schuppens weiterhin Sorgen. Wichtig ist daher, den bereits gestärkten Teil des Schuppens schnellstmöglich

Ich überlege schon, was wir als nächstes machen können und hoffe, dass uns jungen Aktiven niemals die Lust an der Bahn vergeht! Auf diesem Wege will ich mich bei allen bedanken, die mir ihr Wissen weitergegeben haben und es immer noch tun! Was wäre unsere Bahn sonst, wenn wir nicht alle zusammen halten würden. Ich weiß auch, dass es manchmal schwer ist, zur Bahn zu kommen, da man nicht immer genügend Zeit hat! Bis dann... Gruß Micha.

Michael Castor

mit einer neuen Dacheindeckung zu versehen, so dass sich mit der Wiederherstellung und Sicherung des Mittelteiles beschäftigt werden kann.

Für all diese Arbeiten werden nach wie vor Helfer gesucht! Daher abermals der dringende Aufruf: Bitte helft bei der Wiederherstellung des Schuppens!

Wer Interesse hat kann mich gerne anrufen (0173/3456161) oder mailen (raab@vulkan-express.de). Gearbeitet wird zumeist Samstags – aber auch an den anderen Wochentagen sind Helfer gerne gesehen!

Stefan Raab



Renovierung der alten Wagenhalle in Brohl. Außengerüst für die Arbeiten an der tragenden Holzkonstruktion und an der Erneuerung einzelner Wandgefache (Foto: Ortwin Wildeman)

Gedanken zur Jahreshauptversammlung am 27.03.2004

Zum ersten Mal hatte die IBS außerhalb des Brohltals zur jährlichen Hauptversammlung eingeladen. Dieses Jahr tagten wir im verkehrsgünstig am Bahnhof gelegenen Hotel Pinger in Remagen. Das Hotel Pinger ist schon seit vielen Jahren Inserent in unserem jährlichen Fahrplan sowie ein guter Verkäufer unserer Fahrten. Mit dem Hotel Pinger besteht eine ausgesprochen gute Zusammenarbeit. Daher war es nahe liegend, die Firma Pinger auch einmal zu berücksichtigen. Die Wahl des Tagungsortes schien wohl auf sehr fruchtbaren Boden gefallen zu sein. Obwohl die Tagesordnung kein besonderes Thema auswies, waren 61 Personen anwesend und das bei 320 Mitgliedern. Den Prozentsatz der Teilnehmer kann man einfach nur als hervorragend bezeichnen. So viele Teilnehmer an einer normalen JHV hatte die IBS schon lange nicht mehr, wenngleich im Jahr 2002 in Burgbrohl auch bereits 67 Personen anwesend waren. Damals aber hatten wir ein Spezialthema.

Wenn sich dieses Interesse auch in tätiger Mithilfe oder in einem ordentlichen Spendenaufkommen niederschläge, würde unsere Sache optimal laufen. Es soll jedoch hier nicht geklagt werden, denn dazu haben wir keinen direkten Grund. Schließlich berichtete der Schatzmeister gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegenen Spendeneinnahmen, was in heutiger Zeit wohl als Erfolg bezeichnet werden kann. Und personalmäßig sind wir seit dem letzten Jahr auch deutlich besser dran, nachdem 12 Kollegen ihre Prüfung im Fahrdienst abgelegt haben. Letzteres Thema fand leider während der gesamten JHV keinerlei Ansprache. Für den Autor war die Ausbildung unserer Kollegen im letzten Jahr eigentlich die wichtigste Angelegenheit bei der IBS.

Ein herausragendes Thema der Versammlung war die demnächst zu erwartende Fertigstellung des VB 50. Mehrfach mussten seit Dezember 2003 unsere Werkstattmitarbeiter vor

Ort in Pilsen Einfluss auf den ordentlichen Fortgang der Arbeiten nehmen. Dazu gehörte auch, dass manche vorgenommenen Arbeiten wieder zurückgeführt werden mussten. Hier hat die ausführende Firma mehrfach nicht so gearbeitet, wie dies persönlich vor Ort besprochen war. Und dies lag nicht an evtl. Sprachschwierigkeiten. Mit dieser Art des Arbeitens kann die Firma Movo kein Ruhmesblatt erhalten.

Andererseits galt es noch einmal zur laufenden Spendenaktion aufzurufen, um unser ursprüngliches Spendenziel von € 50.000,00 auch tatsächlich erreichen zu können. Genutzt hat es praktisch wenig. Von den Anwesenden hat eine Person gespendet. Was erwarten wir? Sollen immer nur andere spenden? Was sollten die anderen für einen Anlass haben zu spenden?

Bei der Jahreshauptversammlung wurde vom Vorsitzenden auch über die verantwortungsbewusste Aufarbeitungspolitik der letzten Jahre gesprochen. Anlass dazu war die Frage nach der Aufarbeitung von den Dampflok V und 11SM. Nicht nur bei dieser Versammlung ergab sich die Diskussion, ob man Lok V überhaupt machen oder sich eben nur alleine auf 11SM konzentrieren sollte. Es ist herauszustellen, dass unser Geschäftsbetrieb Brohltalbahn unbedingt und schnellstens eine betriebsfähige Dampflok für den Alltag benötigt.

Der Vorstand und die Geschäftsführung haben erkannt, dass dieses am leichtesten mit Lok V realisiert werden kann. Die Kosten dafür sind überschaubar und die Arbeiten können innerhalb eines angemessenen Zeitraumes vorgenommen werden. Dieses ist für die Lok 11SM in keiner der beiden Hinsichten möglich. Die Kosten dazu sind unüberschaubar. Zu deren Finanzierung hat sich eine Arbeitsgruppe gebildet. Es bleibt abzuwarten, wann ein gewisser Kapitalstock vorhanden ist, um Aufträge für die 11SM zu erteilen. Das heißt nicht, dass etwas auf die lange Bank

geschoben werden sollte, beileibe nicht. Wir gehen das jetzt voll an! Nur bei der riesigen, zu erwartenden Summe sollte ein Großteil der Finanzierung stehen, bevor begonnen wird oder aber auch vielleicht in Raten begonnen werden könnte. Warten wir ab, was die Arbeitsgruppe zu Wege bringt. Auf jeden Fall ist Lok 11SM das neue Projekt der IBS. Für die Betriebs-GmbH sollte jetzt Lok V im Vordergrund stehen.

Zu einer verantwortungsbewussten Aufarbeitungspolitik gehört auch die Wiederherrichtung unseres VB 50. Hätte man diese nicht begonnen, würden uns die Finanzierungsprobleme von Lok 11SM später jegliche Möglichkeit der Aufarbeitung des VB 50 zerstören. Die Reihenfolge VB 50, V und 11SM liegt auf der Hand. Es ist notwendig, dass zuerst die nahe liegenden, eher machbaren und auch möglichen Verpflichtungen angegangen werden, auch wenn dadurch eine Inangriffnahme von Lok 11SM sich zeitlich nach hinten verschiebt.

Weiteres Thema des Vorsitzenden war der Personaleinsatz von IBS-Mitarbeitern in der Werkstatt. Dieser ist in letzten Jahren praktisch zum Erliegen gekommen bzw. positiv ausgedrückt, er lässt zu wünschen übrig. Im Fahrdienst, an der Strecke und am Bau können wir nicht groß klagen. Und trotz einer neuen Werkstatteinrichtung in neuen, angenehmen Räumen nimmt dort die Aktivenzahl ab, dass es mehr nicht geht. An Samstagen ist die Werkstatt oft verwaist, obwohl uns dort mit der Fahrzeugaufarbeitung und -instandhaltung der größte Arbeitsvorrat erwartet. Das sollte so nicht weitergehen! **Michael Baaden**



IBS-Vorstand: H.W. Lehner, J. Hillenbrand, S. Raab, T. Baaden (v.l.) (Foto: O.Wildeman)

DIE VERTRÄGE SIND GESCHLOSSEN

Gekauft

Bei der Hauptversammlung in Remagen hatte es unser erster Vorsitzender Joachim Hillenbrand bereits angekündigt: Zwei weitere Schweizer Fahrzeuge werden zukünftig den Fuhrpark unserer Brohltal-Eisenbahn bereichern. Der IBS ist es gelungen, von der Berner-Oberland-Bahn den Sitzwagen AB 205 und den Packwagen D 521 zu erwerben.

Beim Wagen AB 205 handelt es sich um ein im Plattformbereich leicht beschädigtes Fahrzeug, welches aber in unserer Werkstatt mit überschaubarem Aufwand in stand gesetzt werden kann. Auch wenn daher der genaue Zeitpunkt des Einsatzbeginns bei uns noch nicht festgelegt werden kann, so überwogen bei der Kaufentscheidung die guten Erfahrungen mit unserem bereits im Einsatz befindlichen ex BOB-Wagen, die letztlich durch einen sehr attraktiven Kaufpreis noch unterstützt wurden.

Da es sich bei dem Fahrzeug, wie die Bezeichnung schon erkennen lässt, um einen gemischten 1./2. Klasse Wagen handelt, wollen wir das Erstklassabteil zum Servicebereich umbauen. Der Hintergrund dieser Entscheidung ist durch zwei Tatsachen begründet. Zum einen können wir mit nur einem Wagen, welcher die 1. Klasse für unsere Fahrgäste bereitstellt, nicht planmäßig diesen Komfort anbieten, so dass sich die Vermarktung schwierig darstellt. Zum anderen sind durch die vorhandene Sitzteilung 1+2 in der 1. Klasse die Türen dieses Abteiles asymmetrisch angeordnet, was den Einbau einer Bewirtungstheke vorteilhaft erscheinen lässt.

Für den Packwagen D 521 gibt es unterschiedliche Gedankenspiele bezüglich seines zukünftigen "Lebens" im Brohltal. Unser Wagen 31 fehlt uns nach seinem Fristablauf wegen seiner optimalen Eigenschaften als Bewir-

tungswagen sehr. Auch Wagen 32 – ebenfalls ein ex DB-Waggon – hält bis zu seinem Fristablauf Ende 2004 eher als Provisorium her. Daher möchten wir den Neuen zunächst schnellstmöglich, mit überschaubarem Aufwand, als Bewirtungswagen herrichten. Er besitzt großzügige Schiebetüren, hat Fenster und kann recht flexibel eingerichtet werden. Wenn Wagen AB 205 mit seinem Serviceabteil hergerichtet ist, möchten wir Wagen D 521 optimal als „Allround-Fahrzeug“ ausbauen. Gedankenspiele bestehen in Richtung Barwagen, Fahrradwagen oder weitere Nutzungsarten.

Für unsere beiden grünen ex DB-Waggons heißt dies freilich nicht, dass sie langfristig auf dem Abstellgleis stehen sollen. Die nächste Aufarbeitung im Rahmen der HU erscheint aber leider recht aufwendig. So muss zunächst die Lücke, die sie hinterlassen schnell durch die BOB-Wagen gefüllt werden.

Den Mitarbeitern vom Service sei auf diesem Wege herzlich für die Geduld und das Verständnis bezüglich der „Übergangslösungen“ im Wagen 32 gedankt.



Borkumer Wagen Nr.105 wieder verkauft
(Foto: O.Wildeman)

Verkauft

Etwas wehmütig, aber dennoch froh trennt sich die Brohltalbahn von einem sehr schönen, aber leider für den harten Brohltalbahn-Betrieb wenig geeigneten, Fahrzeug: Nach einigen Jahren Standzeit im Freien hat der ex Borkumer Wagen Nr. 105 ein

neues und zugleich altes Zuhause gefunden. Der noch junge Verein „Kleinbahn Museum Bielefeld“, welcher derzeit ein Museum in Enger errichtet, hat den Wagen in Enger erworben und in sein langjähriges Zuhause zurück überführt. Enger war Betriebsmittelpunkt und Gemeinschaftsbahnhof der Bielefelder Kleinbahnen und der Herforder Kleinbahn. Hier will der rührige Verein den Wagen aufarbeiten und von der „Borkumer-Spurweite“ 900 mm auf seine ursprüngliche 1.000 mm zurückumspuren. Zusammen mit einigen anderen Fahrzeugen, die sich bereits im Eigentum des Vereins befinden, wird er zukünftig in einer schützenden Halle untergebracht sein.

Beim Kauf des Fahrzeuges 1994 war man im Brohltal noch von einem baldigen Einsatz auf unserer Strecke ausgegangen. Der Markt an schmalspurigen Fahrzeugen war recht dünn. Daher war dies damals sicher eine richtige Entscheidung. Gut hätte das Fahrzeug die Ära der Weyer-Wagen bei der Brohltal-Eisenbahn darstellen können. Die aufwendige Aufarbeitung und der intensive Arbeitseinsatz an den Betriebsfahrzeugen, die schließlich die Hauptlast des Verkehrs tragen, ließen eine Aufarbeitung immer unwahrscheinlicher werden. Mit dem Verkauf hatte die lange Aufbewahrungszeit aber dennoch ihren Sinn: Der junge Bielefelder Verein freut sich über einen weiteren original Bielefelder Wagen in seinem Bestand. Und wo wäre der Wagen besser aufgehoben als dort...?

Wer mehr über die zukünftige Heimat des Fahrzeugs wissen möchte:

Kleinbahn Museum Enger e. V.
c/o Heinz Hermann Flachmann
Im Kampe 6 · 32120 Enger

oder
Gerd Althoff,
(Geschäftsführer)
0 52 24 / 98 00 28/29

Stefan Raab



Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

Walter Brack, Lahnstein
Ursula Mayer, Mayen
Sven Mayer, Mayen
Hans-Josef Klöckner, Mayen
Jutta Klöckner, Mayen
Janosch Rückoldt, Wiesbaden

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

Spendenaktion VB 50:

Im Rahmen der Spendenaktion für die Grundsanierung des VB 50 sind bis zum 30.04.2004 gespendet worden:

47.854,95 €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab € 50,- erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen des VB 50, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert.



Diese Fahrzeugzusammenstellung wird es bald wieder geben

(Foto: Andreas Wildeman)

Hier nun die Spenderliste vom 01.02.2004 bis 30.04.2004:

Bernd Dohrmann, Bad Honnef
Sebastian Dohrmann, Bad Honnef
Wolfgang Schmitz, Bad Honnef
Gerhard Profitlich, Linz
Spitzlei & Jossen, Siegburg
Theodor Heinze, Brenk
Cornelis van der Loo, Brüssel
Hartmut Halm, Leverkusen
Aloys Delfs, Brohl-Lützing
Hans Bermel, Solms-Oberbiel
Thomas Bickenbach, Solingen
Karlheinz Weber, Alfter-Wittersch.
Brigitte Verbarg, Köln
Bernd Jäger, Rodgau
Rolf Präuner, Koblenz
Albrecht Hankamer, Burgbrohl
Ottmar Burska, Bonn
Erwin Schneider, Michelbach
Kurt Steimels, Köln

Endlich ist es soweit. In Pilsen bei der Firma MOVO ist der VB 50 fertiggestellt und wartet nun auf den Rücktransport. Bald wird er hoffentlich wieder in Brohl eintreffen. Daher wollen wir die Spendenaktion VB 50 bald abschließen, dazu benötigen wir jedoch noch Ihre Hilfe.

Deshalb: Spenden Sie für den VB 50!

Weiterhin erinnere ich alle Mitglieder, die nicht am Einzugsverfahren teilnehmen oder noch nicht bezahlt haben, daran, ihren diesjährigen Beitrag zu überweisen.

Tobias Baaden

Besuch von der Landeseisenbahnaufsicht in Brohl

In regelmäßigen Abständen besucht die Landeseisenbahnaufsicht des Landes Rheinland-Pfalz auch die Brohltal-Eisenbahn. So war im April wieder Termin für eine Eisenbahntechnische Prüfung der Brohltalbahn. Die Arbeit hatte man sich



Gruppenfoto mit den Bereitungsteilnehmern im Bahnhof Engeln (v.l.): Herr Beck (LEV); Herr Krämer (LEV); Herr Dezes (LEV); Herr Zimmer (BSEG); Herr Seeger (LEV); Herr Seiwert (VGVB); Herr Schlich (BEG); Herr Thelen (BSEG); Herr Zenz (LBSV); Herr Häner (BEGv); Herr Nießen (OBL); Herr Weidenbach (BEG); Herr A. Wildeman (BSEG). (Foto: Michael Haubner)

aufgeteilt: Ein Mitarbeiter des Amtes bereiste die Strecke, der Andere besichtigte die Fahrzeuge und prüfte die dazugehörigen Akten. Erfreulich fiel das Ergebnis aus. Weder auf dem Gleisnetz der Brohltal-Eisenbahn noch an den Fahrzeugen gab es Beanstandungen. Dies motiviert freilich die haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter mit den gewohnten Qualitätsansprüchen so fortzuführen. Sicher, die Aufarbeitung von Fahrzeugen dauert oft recht lange - mitunter Monate oder Jahre - wer aber fachkundig die fertig gestellten Fahrzeuge betrachtet, der wird den hohen Standard der Arbeiten schnell erkennen. Schließlich sind wir eine richtige Eisenbahn, die nicht nur auf der Steilstrecke einen hohen Anspruch an den betriebssicheren Zustand der Fahrzeuge stellt.

Stefan Raab

Oberbaulager bezogen

Wie in den letzten Ausgaben der „Brohltalbahn“ berichtet, ist uns der Fachwerkschuppen im Bahnhofsbereich von Burgbrohl von der BEG zur Nutzung überlassen worden.

viele „wilde Schrotthändler“ auf solche handlichen Materialien abgesehen haben. Dies lässt auch unsere Absicht, die im Umladebahnhof lagernden Gleisjoche kurzfristig



Güterschuppen in Burgbrohl-Bahnhof

(Foto: Frank Bauschmann)

Nach dem Einbringen eines tragfähigen Bodens und der Ausbesserung von kleinen Vandalismusschäden wurde im April nun der Schuppen bezogen. Insbesondere die, im Zusammenhang mit den Straßenbauarbeiten in Brohl vor dem Lok-Schuppen gelagerten, Oberbaumaterialien fanden dort eine trockene und diebstahlsichere Bleibe. Zuvor wurde das Material sortiert und auf Europaletten gepackt. Die wenigen, vor dem Lokschuppen in Brohl noch lagernden, Materialien werden nach Fertigstellung der neuen straßenseitigen Zufahrt und Umzäunung des Geländes in Brohl einen ordentlichen Lagerplatz finden. Leider ist gerade die diebstahlsichere Unterbringung derzeit ein wichtiges Thema. Würden uns im März doch einige Tonnen Gleisbaumaterial, insbesondere noch brauchbare Stahlschwellen vom Gelände des Umladebahnhofes und Burgbrohler Geländes gestohlen. Die Preise für Schrott sind derzeit auf Rekordniveau, so dass es

zu zerlegen, in weite Ferne rücken. Optisch machen die Joche keinen schönen Eindruck.

Würden aber die noch reichlich vorhandenen brauchbaren Stahlschwellen aussortiert, müsste man diese wiederum auf einem abgeschlossenen Gelände lagern, sonst würden uns diese womöglich wiederum schnell entwendet werden. Freuen können wir uns derzeit aber über ein gut sortiertes und abgeschlossenes Oberbaulager in Burgbrohl. Das Foto zeigt die erste Anlieferung der Oberbaumaterialien aus Brohl auf unserem Skl, beim Rangieren vor dem Schuppen in Burgbrohl.

Stefan Raab

Streckenfreischnitt 2003 / 2004

„Was haben wir doch für eine schöne Eisenbahn“ war im April der Ausspruch einiger Mitarbeiter der Streckenrotte. Nach Abschluss der Häcksel-, Mulch- und Sägearbeiten

konnte man nicht nur auf einen aktiven Arbeitszeitraum über den Winter zurückblicken, sondern auch die Teilstrecke mit einer neuen Sicht der Dinge betrachten. Von Oberzissen bis Engeln ist die Strecke, bis auf ganz wenige kurze Einzelstücke, vom dichten Bewuchs der letzten 30 Jahre befreit. Die Aussichtsmöglichkeiten für den Fahrgast sind nunmehr optimal. Hier kann der Fahrgast das wieder erleben, was bei der großen Eisenbahn schon vielerorts abhanden gekommen ist, nämlich die klassische Reisekultur und der freie Blick aus dem Fenster in die umgebende Landschaft. In diesem Sinne kann man sagen, dass rund 5 Kilometer Strecke halbwegs aufgeräumt sind. Wir sind über den letzten Winter auch deswegen so gut vorangekommen, weil unsere kleine Streckenrotte Verstärkung von unseren neuen Mitgliedern Jupp Klöckner und Ernst Mayer erhielt. Es ist bei uns fast alles nur eine Personalfrage. Das zukünftige Zuwachsen der Strecke ist aber hoffentlich mit jährlichem Mulchen, also Maschinenarbeit, zu verhindern.

Weiterer Arbeitsschwerpunkt der Rotte war der Freischnitt am Tönisteiner Viadukt sowie am Bahnhof Tönistein, wo mittlerweile wieder Licht und Sonne an unsere kleinste Station herankommen können. Trotzdem ist hier unser Arbeitsvorrat noch auf Jahre gesichert. Es ergeben sich zwischen Tunnel und Bahnhof Tönistein wieder Aussichten, die wahrscheinlich vor 30 bis 50 Jahren auch schon mal möglich waren. Es wurde beim Freischneiden beachtet, dass in absehbarer Zukunft große Sanierungsmaßnahmen am Tönisteiner Viadukt durchgeführt werden müssen. Man kann inzwischen von der Baufreiheit am Viadukt ausgehen.

Natürlich ergeben sich nunmehr auch fotografisch vollkommen neue Perspektiven. Vielleicht bringen wir es ja mal fertig, Postkarten aus dieser neuen Sicht heraus aufzulegen. Hier kann man nur noch sagen: "Um gute Vorlagen wird gebeten".

Michael Baaden

Neubau Bahnübergang B 412



Neue Brücke für die B412 mit dem neuangelegten Bahnübergang für das Verbindungsgleis der Brohltal-Eisenbahn zum Umladebahnhof und weiter zum Rheinhafen Brohl. Die Brücke wurde am 17. Mai 2004 für den Verkehr freigegeben. Es fehlt noch der Treppenaufgang für unsere Fahrgäste vom Parkplatz auf dem Umladebahnhof hinauf auf die Brücke (Foto: Ortwin Wildeman)

Nachdem wir das für den Bundesstraßenneubau erforderliche Gelände am 15.11.2003 taggenau, wie mit dem Landesbetrieb für Straßen und Verkehr vereinbart, geräumt hatten, tat sich erst einmal außer dem üblichen Bäumefällen nichts an weiteren Aktivitäten.

Viele unserer Mitarbeiter ärgerten sich über die Terminsetzung, die absprachegemäß als frühestmöglich von uns vorgegeben war. Es hätte aber auch später sein können. Da der Ersatzschuppen in Burgbrohl noch nicht fertig war, wurde alles in doppelter Weise auf dem Bereich des Gleises 11 zwischengelagert. Wir haben ja so viel Zeit und Personal, was auch im Winter noch zusätzliche Beschäftigung braucht.

Erst in der 2. Februarwoche 2004 rückte dann ein großer Bagger an, der innerhalb kürzester Zeit einen Teil des Geländes komplett abbaggerte. Für die Brohltalbahn legte man einen neuen Kanalanschluss. Bisher war ein solcher noch nicht vorhanden. Anschließend richtete man die neuen Böschungen und das Straßenplanum her. Daraufhin tat sich wiederum nichts Großartiges.

Man verfügte eine 3-wöchige Straßensperrung für die Osterferien vom 1. bis 18. April als konkrete Bauzeit. Innerhalb dieser 3 Wochen wurde die

Brückenanbindung mit dem Bahnübergang vollständig hergerichtet.

Zunächst war bei der Brohltalbahn das Gleis in der Ausfahrkurve und der anschließenden Geraden zum Umladebahnhof zwischen Weiche 11 und der Brücke über die Bahnhofstraße zu erneuern. Diese Arbeiten erfolgten in der letzten Märzwoche durch unser Mitglied, die Firma Kallfelz & Stuch GmbH aus Kottenheim. Das Ausfahr Gleis musste dabei etwas angehoben werden. Es wurden neue Holzschwellen 16/26 DB-Norm und nagelneues S 49 le Gleis mit anderer Kopfform verwendet. Aufgrund der Brückengestaltung über die Bahnhofstraße bzw. die linke Rheinstrecke der DB ergab sich für die neue Bundesstraßenführung mit unserer Strecke eine etwas schwierig zu gestaltende Verknüpfung insbesondere mit dem Gefälle der neuen Bundesstraße auf das der Brohltalbahn hin.

Bisher betrug die Steigung 1:74. Damit verbunden ist ein gegenläufiges Gefälle in der Fahrbahnneigung (rd. 3 %) der Bundesstraße. Um dem ganzen Gefüge einen ordentlichen Zustand zu verpassen, kam man überein, das S 49-Gleis nicht vor der Brücke über die Bahnhofstraße enden zu lassen. Vielmehr wurde es in einem Stück über diese Brücke mit durchgezogen. Der Knick zum Alt-

gleis befindet sich nunmehr zwischen den beiden Brücken. Bei einer demnächst anstehenden Erneuerung aller Holzteile der DB-Brücke wäre es wünschenswert, ebenfalls S 49-Profil als Neugleis zu verwenden. Für den neuen Bahnübergang mussten über 200 m Kabel verlegt werden.

Die Überwachungssignale stehen aus Platzgründen jeweils auf der linken Seite oben hinter Weiche 11 und unten in der Rampe hinter der Brücke über die Rheinstraße. Die Einschaltkontakte werden jeweils handbedient und stehen rechts an Weiche 11 oben bzw. Weiche 1 im Umladebahnhof.

Im wöchentlichen Turnus konnte man im April den deutlichen Fortgang der Bahnübergangs- und Straßenherstellung verfolgen. Nach der 1. Woche waren die Betonarbeiten an der zukünftigen Straße fertig gestellt. Dabei konnte man bereits den Bereich der neu angelegten Einfahrt zur Brohltalbahn erkennen. Hinzu kamen die Fundamente der zukünftigen Schranken- und Lichtzeichenanlagen sowie der Beleuchtung.

Am 2. Wochenende war der Bahnübergang der Brohltalbahn auf Fundamentteilen errichtet und mit Gummiteilen der Firma Strail ausgelegt. Das dazugehörige Betonschalthaus ist für seine Zwecke viel zu groß geraten. Ein kleines Achteckhäuschen hätte es auch getan. Für Sprayer sind die großen Flächen geradezu einladend. Vielleicht können wir für uns selbst hier eine Werbung gestalten. Am 17.04. waren die gesamten Asphaltierungsarbeiten erledigt, so dass am 19.04. der untere Straßenteil von der alten Post bis zum alten DB-Bahnübergang in Betrieb genommen werden konnte.

In einem weiteren Arbeitsschritt kamen dann die Bürgersteige zum Ausbau, so dass in den nachfolgenden drei Wochen nur noch Kleinigkeiten an der Straße erledigt werden mussten. Die Verkabelung des BÜ durch die Firma Pintsch-Bamag erfolgte in der ersten Maiwoche. Die Grünarbeiten zogen sich über den ganzen Mai hin.

Michael Baaden