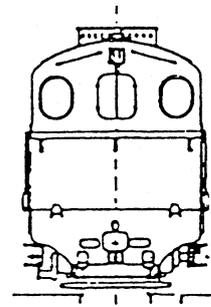


# *Die Brohltalbahn*

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

18. Jahrgang  
1 / 2005



## **Wagen VB 50 und Lok 11<sup>sm</sup> 14. Oktober 2004 in Brohl**



**Präsentationsfahrt für den renovierten VB 50  
Aufruf zur Spendenaktion für unsere  
98 Jahre alte Traditionslok 11<sup>sm</sup>**

## 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  
Diether Hettler, Waldesch  
Joachim Hillenbrand, Neuwied  
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) 51177

### Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

### Redaktionsschluß:

Redaktionsschluß zu diesem Heft war der 31.10.2004.  
Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ soll Anfang  
April 2005 erscheinen. Redaktionsschluß für „Die Bro-  
hltalbahn“ II / 2005 ist der **31. Januar 2005**

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:** 14. Oktober 2004 im Bahnhof Brohl BE; zur Prä-  
sentation des VB 50 und zum Aufruf der Spendenaktion für  
die Hauptuntersuchung und Aufarbeitung der Traditionslok  
11<sup>sm</sup> wurden beide Fahrzeuge zusammen fotogen aufgestellt.  
So konnten die geladenen Gäste und die Pressevertreter vom  
aufgearbeiteten Wagen und der darauf wartenden Lok sich ein  
gutes Bild machen. (Foto: Michael Baaden)

## Inhalt:

Impressum .....	2
Präsentationsfahrt für den VB 50 am 14.10.2004 .....	3
Rede des IBS-Vorsitzenden vom 14.10.2004 .....	4
Spendenaktion für Lok 11 <sup>sm</sup> .....	5
Die Spendenaktion für den VB 50 ist beendet .....	6
Weitere Wagen der BOB für die IBS .....	7
Bericht des Schatzmeisters; Bericht zum G-Wagen 117 ...	11
Junge Mitarb. am Wagen 117 tätig; Schuppen Burgbrohl .....	12
Wagenschuppen in Brohl; Aufruf des Vorstandes .....	13
Selbstentladewagen 501" bis 512" .....	14
KBEF-Schienenbus und kunstvoller Zug im Umladebahnhof Brohl .....	15
Richtfest beim Aalschokker „Katharina“ .....	16
Die in den Artikeln aufgezeigten Meinungen und Ansich- ten der Autoren entsprechen nicht unbedingt denjenigen der Redaktion bzw. des IBS-Vorstandes.	
Die Wahl der Rechtschreibmethode bleibt dem jeweiligen Verfasser überlassen.	

## Termine 2005

### Winterfahrten 2005: Brohl / Engeln u. zurück:

<b>16.01.</b>	<b>Winterfahrt: ab Brohl 10:15 Uhr</b>
<b>30.01.</b>	<b>Winterfahrt: ab Brohl 10:15 Uhr</b>
<b>13.02.</b>	<b>Winterfahrt: ab Brohl 10:15 Uhr</b>
<b>27.02.</b>	<b>Winterfahrt: ab Brohl 10:15 Uhr</b>
<b>13.03.</b>	<b>Winterfahrt: ab Brohl 10:15 Uhr</b>
<b>4./6.03.</b>	<b>Mitgliederausflug in den Harz</b>
<b>März</b>	<b>Mitglieder-Jahreshauptversammlung</b>
<b>25.03.</b>	<b>Saisonstart 2005</b>
<b>27./28.03.</b>	<b>Ostereierfahrten m. d. Vulkan-Expreß</b>

## Letzte Meldung

### Triebfahrzeuge D1 und D2 aktuell:

**D1:** Ein lange gehegter Wunsch vieler Mitarbeiter wurde endlich war: Frisch lackiert, und somit in neuem Glanz erstrahlt, steht die Lok D1 in unserer Werkstatt. Bisher hielt uns der Mangel an Zeit davon ab, diese Arbeit durchzuführen. Da aber dringende Reparaturen am Motor anfielen, die sich nicht nur durch einen undichten Zylinderkopf begründeten, sondern, wie sich erst später herausstellte, war sogar ein Kolbenfresser zu beklagen, hatten wir genug Zeit „so ganz nebenbei“ die Lokomotive endlich neu zu lackieren. Zusätzlich musste das Bremszylindergerüst geschweißt werden, da sich hier Risse in der Konstruktion zeigten. Diese und noch einige weitere Arbeiten wurden in relativ kurzer Zeit durchgeführt und gleichauf konnte damit die Untersuchungsfrist des Fahrzeuges um ein Jahr verlängert werden.

**D2:** Nachdem die Hauptuntersuchung im Sommer, nach erheblichem Reparaturaufwand erfolgreich abgeschlossen worden war und die Lokomotive drei Monate störungsfrei und zuverlässig ihren Dienst versehen hatte, trat Anfang Oktober ein schwerer Getriebebeschaden auf. Sowohl das Flüssigkeits- als auch das Wendegetriebe sind fast 40 Jahre und ca. 50 000 Stunden in Betrieb gewesen; sie benötigen beide nunmehr eine Grundüberholung. Dazu muss die Lokomotive in eine Fachwerkstatt verbracht werden, um dort, verbunden mit entsprechend erheblichen Kosten, wieder instand gesetzt zu werden.

**Harald Zimmer**

## Präsentationsfahrt für den VB 50

Nachdem unser VB 50 am 25.08.2004 wieder heimische Gleise unter seinen Rädern hatte, stand für die IBS eine publikumswirksame Präsentationsfahrt an. Es galt die aufwendige Sanierung bekannt zu machen und auch zu feiern.

Dazu luden wir ca. 160 Personen des öffentlichen Lebens aus den Verbandsgemeinden Bad Breisig und Brohltal sowie unsere mit uns in Kontakt stehenden Lieferanten und Inserenten ein. Es kam uns darauf an, auch bei den Gemeinderäten, Beigeordneten, Bürgermeistern und anderen Abgeordneten uns und unser Werk vorzustellen. Ca. 55 Personen konnten an dem Termin teilnehmen.

Zunächst luden wir zur Fahrt mit dem klassischen Vulkan-Expreß ab Oberzissen nach Brohl ein, mit Zustiegshalten auf allen Stationen. Nach Ankunft in Brohl wurde ein kleines Sektfrühstück gereicht. Einen herzlichen Dank dem Spender. Nach dem Rangieren standen dann der VB 50 mit Lok 11<sup>sm</sup> auf Gleis 3 fotogen bereit. Nunmehr ergriff Joachim Hillenbrand das Wort und begrüßte noch einmal offiziell die Gäste. Die Ansprache ist auf Seite 4

ausgedrückt. Danach sprachen Landrat Dr. Pföhler und Bürgermeister Höfer in ansprechenden und launigen Worten zu den noch zahlreicher gewordenen Gästen. Es wurde unser Engagement auf die

chen. Es ist einfach notwendig, dass die Brohltalbahn endlich wieder unter Dampf steht. Da, denke ich, sind wir uns alle einig. Der Vorstand legte Wert darauf, die abgeschlossene Spendenaktion für den



Angeregte Diskussionen im VB 50

(Foto: Ortwin Wildeman)

Breitenwirkung des von der Brohltalbahn ausgeübten Tourismus hervorgehoben. Man fand Anerkennung für die Wiederherstellung des VB 50, aber auch der Wunsch für die Zukunft wurde klar ausgespro-

VB 50 mit der Eröffnung der neuen Spendenaktion für Lok 11<sup>sm</sup> gemeinsam darzustellen.

Daher war es wichtig und richtig, Lok 11<sup>sm</sup> vor dem VB 50 zu präsentieren, und das in der Rede auch anzusprechen. Sodann schritt man über die Gleise und positionierte sich vor den beiden Fahrzeugen zum Gruppenbild mit Lok und Wagen.

Extra für diesen Anlaß hatte Lok 11<sup>sm</sup> ihre Beschilderung und ihre Beleuchtung angelegt bekommen. Sie strahlte richtig herausgeputzt (siehe Seite 5, die Redaktion).

Nach dem weiteren Rangieren stand dann der „Vulkan-Expreß“ in der uns allen bekannten klassischen Formation mit D2, VB 50 und 458 am Bahnsteig bereit, um die Teilnehmer wieder ins Brohltal zurückzubefördern. Von allen Gästen hörten wir nur Lob und die besten Wünsche zur möglichst baldigen Inbetriebnahme von Lok 11<sup>sm</sup>.

**Michael Baaden**



Landrat Dr. Pflöger und Verbandsgemeindebürgermeister Höfer (Mitte) mit vielen Gästen beim Gruppenfoto mit Damen (Foto: Michael Baaden)

## Rede des IBS-Vorsitzenden am 14. Oktober 2004 zur Inbetriebnahme des VB 50

Liebe Gäste,  
sehr verehrte Damen und Herren,

wir haben Sie eingeladen, um heute einmal kein Jubiläum zu begehen. Im Jahr 2001 hatten wir 100 Jahre BEG und 2002 25 Jahre "Vulkan-Expreß" zu feiern. Vielleicht haben Sie davon gehört, gelesen oder waren sogar bei unseren Festen dabei. Auch deswegen konnten wir in den letzten Jahren bis zu 90.000 Personenbeförderungen pro Jahr vorweisen. Für eine Touristikbahn sind das recht ordentliche Zahlen. Nach den beiden Jubiläen wurde es bei uns jedoch etwas ruhiger. Wir mussten uns auch wieder unserem Alltagsgeschäft widmen, nämlich der Aufarbeitung von historischen Fahrzeugen. Dazu hole ich jetzt etwas aus.

Obwohl seit 1961 kein Personenverkehr auf der Brohltalbahn mehr stattfand, wurde trotzdem ein Personenwagen für bahndienstliche Zwecke vorgehalten. Dies war und ist ein besonderes Fahrzeug, nämlich der VB 50. Er war ursprünglich im Jahr 1925 einmal als Triebwagen VT 50 angeschafft worden.

Damals konnte die Fahrzeit von Brohl nach Kempenich von vorher 2 Stunden auf 70 Minuten reduziert werden. Sicherlich war das auch aus heutiger Sicht ein enormer Fortschritt.

Aufgrund von Problemen mit der zwischenzeitlich auf Holzgasbetrieb umgebauten Antriebsanlage, hatte man Ende der 30er Jahre den Motor ausgebaut und seitdem das Fahrzeug nur noch als Beiwagen eingesetzt. Wieder ins Rampenlicht geriet dieser Wagen am 25. März 1977, als an diesem Datum die Premiere des neuen „Vulkan-Expreß“ stattfand und der

VB 50 als einziger noch vorhandener Personenwagen für diese Einsätze hergerichtet wurde.

Der „Vulkan-Expreß“ war der neue Personenverkehr der Brohltalbahn in Form des damals sogenannten Gelegenheitsverkehrs, denn jedermann konnte jederzeit den Zug für Sonderfahrten mieten, aber auch in Form des regelmäßigen Personenverkehrs, denn von Juli bis September fuhr der „Vulkan-Expreß“ nunmehr planmäßig jeden Freitagnachmittag.



Dafür, dass der „Vulkan-Expreß“ nur mit einem Personenwagen fuhr, war der Erfolg durchaus gut. Aber mit nur einem Wagen und 70 Sitzplätzen sowie der kurzen Saison konnten pro Jahr höchstens 4000 Beförderungen stattfinden. So dümpelte der „Vulkan-Expreß“ die Jahre vor sich hin, auch als 1985 der offene Sommerwagen mit 50 zusätzlichen Sitzplätzen als 2. Wagen hinzukam. Die Bekanntheit des „Vulkan-Expreß“ zwischen Köln und Koblenz war ganz gut, darüber hinaus aber nicht. Nur bei den Eisenbahnfreunden in ganz Deutschland hatte der kleine Zug mit dem großen Namen einen hervorragenden Ruf, weshalb sich immer wieder Initiativen bildeten, mehr aus der Brohltalbahn zu machen.

Dies gelang erst im Jahr 1987, als wegen existenzieller Gründe die sogenannte 3. Krise bei der Brohltalbahn eintrat und neue Ideen von außen in das Unternehmen gebracht werden mussten. Innerhalb von nur wenigen Monaten bildete sich mit großem Elan unsere Interessengemeinschaft, die IBS, mit deren Hilfe der „Vulkan-Expreß“ dann betrieben wurde.

Im Jahr 1992 konnten wir selbst den Betrieb übernehmen. Was daraus gemacht werden konnte, ist wahrscheinlich allen bekannt.

Verehrte Damen und Herren,

Sie verstehen daher aus dem Vorgesagten, dass der VB 50 für die Brohltalbahn aber auch für uns als Betreiber und Kleinbahnfreunde ein identitätsstiftendes Fahrzeug darstellt. Mehr ist von der alten Brohltalbahn an Personenwagen nicht übriggeblieben.

Daher war es für uns naheliegend, den VB 50, nachdem er 1996 abgestellt wurde, da er nach mehr als 20-jährigem Einsatz im und als Vulkan-Expreß verschlissen war, wieder ordentlich aufarbeiten zu lassen.

Dass dies gut gelungen ist, davon können Sie sich hier selbst überzeugen. Die Frage war damals nur, was können wir uns finanziell erlauben? Das konnte nur heißen, mal wieder eine Spendenaktion ins Leben zu rufen. Über das Auf und Ab informiert Sie unsere Informationsmappe, die gleich verteilt wird.

Wir jedenfalls waren des öfteren ein wenig sprachlos, als sich die Kosten letztlich zur angenommenen Größenordnung verdoppeln sollten, erst in DM, dann in €. Rund 100.000,- € sind es letztendlich geworden.

Umso dankbarer sind wir für die erhaltenen Spenden. Etwa 50.000,- EURO können wir bis heute vermelden. Dazu kommen 5.000,- EURO als ein Zuschuss der Kreisverwaltung, Herr Dr. Pföhler: Herzlichen Dank!

Meine Damen und Herren,

es gibt aber noch ein Kulturgut des Brohltals und seiner Eisenbahn. Das ist die Lok 11<sup>sm</sup>. Sie stehen neben ihr. Sie ist die einzig übrig gebliebene Dampflokomotive der Brohltalbahn. Sie ist heute fast genau 98 Jahre alt. Und was liegt näher, als jetzt den Blick auf dieses schöne Stück der Brohltaler Wirtschaftsgeschichte zu lenken. Lok 11<sup>sm</sup> ist unser nächstes Vereinsziel! Wir wollen Lok 11<sup>sm</sup> wieder in Betrieb nehmen! Wenn nicht jetzt, wann sollten wir sonst damit beginnen?

Herr Höfer, Herr Weidenbach, speziell Sie haben in den letzten beiden Jahren den Aufbruch miterleben können, den die Harzer Mallet-Lokomotiven bei ihren Gast-einsätzen auf der Brohltalbahn bewirkt haben. Das möchten wir mit Lok 11<sup>sm</sup> auch möglich machen. Natürlich wird dies eine Menge Geld kosten, wir rechnen mit 400.000,- €.

Meine Damen und Herren,

die Summe mag Sie überraschen, der VB 50 hat aber auch schon 100.000,- EURO gekostet. Vergleichen Sie das bitte, dann werden 400.000,- EURO als Größenordnung schon verständlich.

Deswegen rufen wir zur neuen „Spendenaktion 11<sup>sm</sup>“ auf! Wir bitten um großzügige Mithilfe aller Interessierten. Wir werden uns selbst wieder voll ins Zeug legen, ohne fremde Gelder wird es jedoch nicht gehen.

Meine Damen und Herren,

wir haben Sie eingeladen, um Ihnen die beiden nebenstehenden Fahrzeuge vorzustellen. Vielleicht könnten Sie in Ihren politischen und privaten Gremien für eine Unterstützung unserer Sache Partei ergreifen. Ich bin der Überzeugung,

dass es sich herumgesprochen hat, dass wir für das Brohltal und seine außergewöhnliche Eisenbahn arbeiten. Viele partizipieren daran auf anderen Gebieten. In diesem Sinne bitten wir um Ihre Mithilfe.

Hiermit übergebe ich den Wagen VB 50 wieder an den Betriebsdienst

und wünsche ihm zur Freude unserer Besucher allzeit gute Fahrt auf seinen angestammten Gleisen. Darauf möchte ich mit Ihnen das Glas heben und auf eine gedeihliche Zukunft unserer beiden historischen Fahrzeuge anstoßen.

**Joachim Hillenbrand**



Foto vom 14.10.2004

(Foto: Ortwin Wildeman)

## Spendenaktion Lok 11<sup>sm</sup>

Hiermit ruft die IBS auf zur neuen Spendenaktion für unsere 98 Jahre alte Lok 11<sup>sm</sup>. Nach Abschluss der VB 50 - Sanierung sollten wir uns jetzt die Wiederinbetriebnahme als neues Ziel vornehmen. Das ist natürlich eine riesige Aufgabe. Ein solch hohes Ziel hatten wir bisher noch nicht, weder von der Summe noch von der Sache her. Aber schauen wir, was bisher schon erreicht worden ist. Wir haben viel erreicht!

Das gibt dem IBS-Vorstand Mut, aber nicht nur das. In der Vergangenheit haben viele Mitglieder und/oder Eisenbahnfreunde zu erkennen gegeben, bei einer Inbetriebnahme von Lok 11<sup>sm</sup> sei man gerne bereit, an die IBS zu spenden bzw. man würde mehr spenden, als man es bisher getan habe. Das lässt einen gewissen Erwartungshorizont aufkommen. Vielleicht hatten wir bisher nicht die richtigen Spendenziele? Als es im Jahr 1998 um die Anschaffung von Lok 11<sup>sm</sup> ging, war

der Spendeneingang leider gar nicht berauschend.

Wie dem damals auch war, jetzt gilt es aufs Neue zu großen Taten zu schreiten. Lok 11<sup>sm</sup> wird am 30.10.2006 100 Jahre alt. Das ist unser Anlass, jetzt die Spendenaktion zu starten, damit unsere Mallet im Brohltal wieder dampfen kann.

Es bleibt eine spannende Frage, wie lange wir brauchen werden, um die Betriebsfähigkeit von Lok 11<sup>sm</sup> zu erreichen. Deswegen sind alle aufgefordert mit zu helfen. Dies erreichen wir hauptsächlich mit Geldmitteln. Spenden sind dazu das eine und Zuschüsse das andere. Das Heranschaffen ist vorrangige kurz- und langfristige Aufgabe aller in der IBS, nicht nur der eigenen Arbeitsgruppe. Es gilt jetzt keine Taten zu scheuen, auch wenn dies oft sehr zeitraubend sein wird. Helfen Sie mit!

**Der IBS-Vorstand**

## Die Spendenaktion für den VB 50 ist beendet.

Vor etwas mehr als 5 Jahren, zu Beginn des Jahres 1999, rief der damalige IBS-Vorstand zu einer bis dahin in der IBS so nicht gekannten Spendenaktion auf. Der VB 50, der einzige erhaltene original Brohltalbahnen-Personenwagen, sollte mit Hilfe von Spenden wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden. Das ist an sich nichts Neues, aber die Höhe der Kosten war dann doch als außerordentlich anzusehen. Seit dem Jahr 1977 war das Fahrzeug zum Inbegriff des „Vulkan-Expresß“ geworden. Es wurde rege im Verkehr eingesetzt. Innerhalb der Einsatzzeit traten nunmehr zunehmend Schäden am Wagen auf, was schließlich, ich glaube, es war 1996, zur Abstellung des Fahrzeuges führte.

Da der Wagen aus dem Jahr 1925 ein sehr bedeutsamer Zeitzeuge der Brohltalbahngeschichte ist, auch gerade im Hinblick auf sein früheres Triebwagendasein als VT 50, wurde seinerzeit die Aufarbeitung angegangen.

Auch damals war schon bekannt, dass für die Restaurierung viel Geld nötig sein würde. Deshalb sollte der Wagen zusätzlich zum IBS-Haushalt aus Spenden seiner hoffentlich vielen Förderer bezahlt werden. In der *Die Brohltalbahn* III/01 wurde erstmals ein überschlägig ermittelter Betrag von 80.000 DM (rd. 40.000 Euro) genannt. Das wurde schon als kühne Summe angesehen, es wird ja immer etwas teurer, als ursprünglich gedacht.

Um diese Zeit verließ dann der VB 50 Brohl, um zur Aufarbeitung ins Werk Pilsen der Firma MOVO zu gelangen. Aber schon in der nächsten Ausgabe der *Die Brohltalbahn* war allerdings, für alle etwas schockierend, der deutlich höhere Wert von 126.000 DM (ca. 65.000 Euro) zu lesen. Dies war demnach der zweiten Besichtigung festgestellten viel schlechteren Zustand geschuldet. Nach der Zerlegung des Fahrzeuges bei der vollen Scha-

densaufnahme ergaben sich dann weitere unumgängliche, bisher nicht vorausgesehene Mehrarbeiten, so dass nunmehr mit einer Summe in Höhe von ca. 75.000 Euro gerechnet wurde. Ein stolzer Betrag, den die IBS aufzubringen hatte.

Aber es kam noch schlechter. Unsere Mitarbeiter mussten bei diversen Besuchen in Pilsen für ein ordentliches Weiterarbeiten massiv eingreifen. Es kann festgestellt werden, dass das Wort Aufarbeiten für

Wenn wir aus dieser Liste uns die Spendenbereitschaft pro Jahr ansehen, fällt auf, dass nach den 5.000 € im ersten Jahr die Spendenbereitschaft zunahm auf mehr als das Doppelte im Jahr 2000 und noch etwas mehr in 2001 (13.000 €). Leider fiel der Spendenbetrag im Jahr 2002 darauf deutlich ab (6.000 €).

Eine Erklärung dafür konnte bisher nicht gefunden werden. Vielleicht war das der typische Durchhänger einer in die Jahre



Bereitstellung des renovierten Personenwagens VB 50 zusammen mit dem offenen Wagen 458 zur Präsentationsfahrt ab Bahnhof Oberzissen (Foto: Ortwin Wildeman)

uns eine etwas andere Bedeutung hat, als man das bei MOVO wohl versteht. Wie aus einigen Bildern in der *Die Brohltalbahn* zu erkennen ist, blieb auch kein Teil des Fahrzeuges unbearbeitet.

Nachdem jetzt alle Rechnungen für den VB 50 vorhanden sind, ergeben sich Gesamtkosten von fast 100.000 € einschließlich der Transporte.

Im Folgenden sehen Sie eine Übersicht der bisher von den Spendern geleisteten Zuwendungen, welche eine Restaurierung überhaupt erst möglich gemacht haben:

Stand 31.12.1999:	10.263 DM / 5.248 €
Stand 31.12.2000:	32.205 DM / 16.466 €
Stand 31.12.2001:	57.009 DM / 29.148 €
Stand 31.12.2002:	35.748 €
Stand 31.12.2003:	45.938 €

kommenden Aktion. Im vergangenen Jahr 2003 war erfreulicherweise wieder ein Anstieg auf 10.000 € zu verzeichnen. Immer wieder hatten wir die Trommel für unsere bisher teuerste Aktion gerührt.

Bei einem Blick auf den letzten Spendenstand am 31.10.2004 sieht man die Zahl 50.638,35 €. Für unsere Verhältnisse ist das eine hervorragende Leistung. Damit ist unser Spendenziel von 50.000 € erreicht worden. Dieser Wert, damals noch 100.000 DM, stand schon 1999 auf unserem Prospekt, mit dem wir seither für die Spenden werben. Sie, liebe Spender des Vulkan-Expresß, haben mitgeholfen, damit der VB 50 jetzt wieder das Brohltal und seine Eisenbahn repräsentieren kann.

Für Ihre Spenden dankt Ihnen die IBS Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

**Tobias Baaden**

## Weitere Wagen der Berner Oberland Bahn (BOB) für die IBS

Liebe Leser, bereits im Anschreiben zu unserer Vereinszeitung III/2004 wurde die Ankunft von zwei weiteren Wagen der BOB vermeldet. In der Ausgabe IV/2004 konnten Sie dies auch mittels eines Kurzbeitrages mit Bild sehen.

Im folgenden möchte ich Ihnen einiges zur Geschichte der Beschaffung dieser Wagen erläutern. Dass es dazu kam, ist einem traurigen Ereignis zu verdanken.

Am 7. August 2003 ereignete sich bei Gsteigwiler auf dem Streckenabschnitt Wilderswil-Zweilütschinen der Berner Oberland Bahn eine schwere Zugkollision, die ein Todesopfer und zahlreiche Verletzte forderte. Aus Richtung Zweilütschinen gesehen ist die Strecke zunächst zweigleisig und wird in der Nähe der Ortschaft Gsteigwiler dann eingleisig über den Ausweichbahnhof Wilderswil bis zum Endpunkt Interlaken. Der planmäßige Zug 132 mit dem Triebwagen ABeh 4/4 313 als führendem Fahrzeug, welcher sich auf der Fahrt in Richtung Wilderswil befand, überfuhr am Ende des zweigleisigen Abschnittes ein haltzeitiges Signal. Diesen folgenschweren Irrtum bemerkte der Triebfahrzeugführer erst, als er die Weiche zum eingleisigen Abschnitt auffuhr, da diese für den Gegenzug auf das andere Gleis lag.

Trotz der sofort eingeleiteten Bremsung, kam der planmäßige Zug auf dem eingleisigen Abschnitt in einer unübersichtlichen Kurve zum Halten. Kurz danach prallte der entgegenkommende Extrazug frontal auf den dort stehenden Planzug. Dabei wurden beide Triebwagen und mehrere Wagen mehr oder weniger stark beschädigt. Der Extrazug war aus dem Triebwagen ABeh 4/4 305 und den 4 Plattformwagen AB 210, AB 208, AB 209 und AB 205 gebildet. Der Grund dafür ist, dass die BOB für den planmäßigen Verkehr über genügend moderne Fahrzeuge verfügt, so dass die Plattformwagen nur noch für Sonderverkehre genutzt werden.

Zur Zeit beschafft die BOB 5 neue Gelenkzugeinheiten mit den Nummern ABt 421 - 425, welche bis zum Jahresende ausgeliefert sein und in Betrieb stehen sollen. Damit werden dann alle Plattformwagen entbehrlich, da sie durch Wagen mit geschlossenen Übergängen, welche wiederum durch die neuen Gelenkzugeinheiten ersetzt werden, ersetzt werden sollen. Doch dazu später mehr.

Auf Grund der guten Beziehungen zur BOB, welche seit dem Kauf der ersten beiden Wagen B 234 und B 235 im Jahre 2000 bestehen und auch in der Zwischenzeit gepflegt wurden, traf am 18. August ein Fax aus der Schweiz mit dem folgenden Wortlaut ein:

*Sehr geehrter Herr Hillenbrand,*

*durch den Unfall bei der BOB wurde ein Plattformwagen (AB 205) beschädigt. Wie Sie den beigelegten Bildern entnehmen können, wurde eine Plattform einige cm nach unten gebogen. Eine Reparatur wäre möglich, lohnt sich aber für uns nicht. Hätten Sie Interesse dieses Fahrzeug zu übernehmen? Oder soll ich nach anderen Interessenten Ausschau halten?*

*Danke für Ihre Bemühungen und freundliche Grüße.*

*E. Winkler*

Auf den Bildern war zwar zu erkennen, dass die Plattform leicht nach unten hing, aber eine Besichtigung zur Bewertung des Schadens wäre unbedingt notwendig, falls die IBS das Fahrzeug übernehmen sollte. Im Rahmen der nächsten Vorstandssitzung wurde über das Angebot der BOB diskutiert und beschlossen, eine Besichtigung vorzunehmen. Im Prinzip stand aber schon fest, dass wir den Wagen übernehmen wollten und sei es auch nur als Ersatzteilsponder.

Daraufhin wurde ein Besichtigungstermin mit Herrn Winkler, dem Verantwortlichen für die Wagenabteilung in der Werkstätte der

BOB, vereinbart. Dieter Hettler, Harald Zimmer und ich besuchten am 3. Oktober 2003 die BOB und nahmen den abgestellten Wagen in Interlaken unter die Lupe. Interessanterweise war die Bühne des am Schluß des Unfallzuges laufenden Wagens am stärksten in Mitleidenschaft gezogen worden.

Die drei zwischen Triebwagen und AB 205 eingestellten Wagen haben nach dem Unfall zwar ebenfalls minimal geneigte Bühnen, sind aber ohne Reparatur wieder im Einsatz. Der inzwischen in Brohl befindliche Wagen hat auf der dem Unfall abgewendeten Seite keine Beschädigung, was auch logisch ist, aber die andere Bühne ist so stark geneigt, dass ein Einsatz ohne Instandsetzung nicht mehr möglich ist.

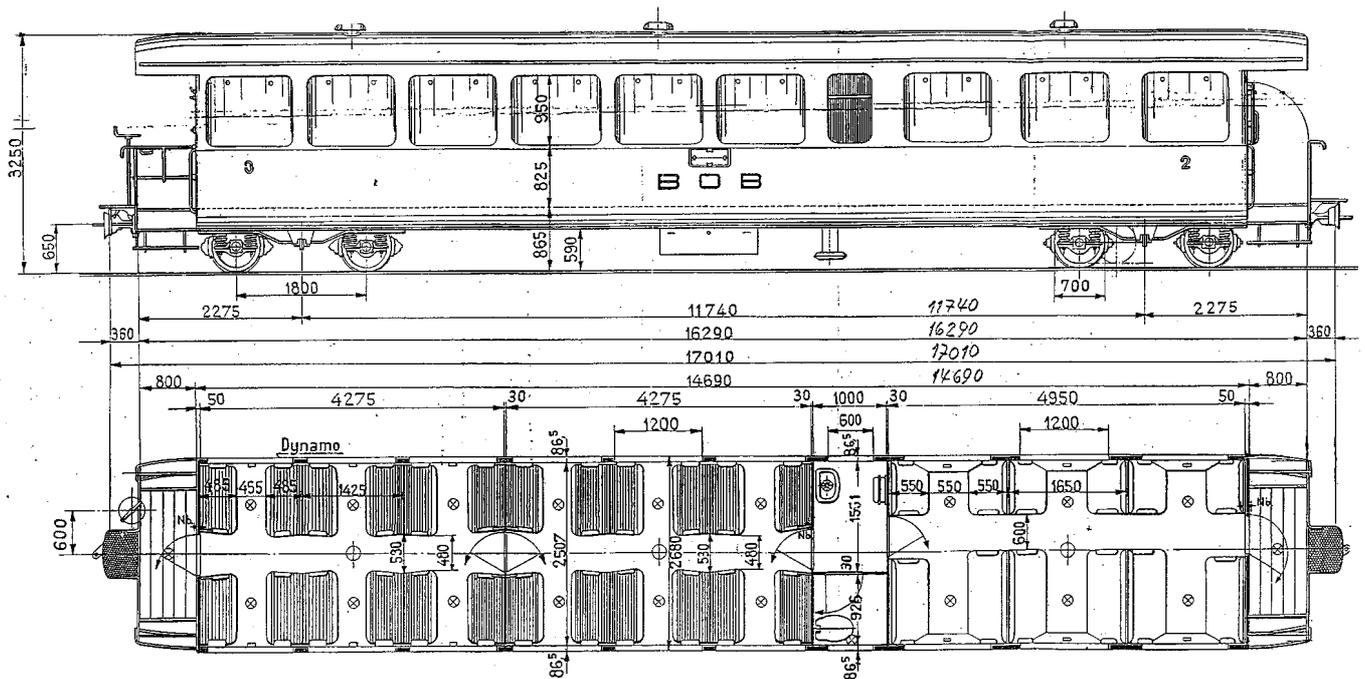
Da für den Einsatz auf den heimischen Gleisen ein Umbau der Zug- und Stossvorrichtung sowieso notwendig ist, war auf Grund des restlichen Gesamtzustandes die Entscheidung schnell gefallen, die IBS übernimmt das Fahrzeug.

Während der Besichtigung des Wagens AB 205 fiel Harald Zimmer der auf einem anderen Gleis stehende Packwagen D 521 auf. Dieser gehört zu einer Serie von 3 kurzen vierachsigen Packwagen, welche die BOB in eigener Werkstätte zwischen 1973 und 1976 aus Untergestellen von ehemaligen SBB-Brüningbahn Packwagen der Baujahre 1950 sowie Wagenkästen von BOB Packwagen des Baujahres 1958 gebaut hatte. Die genauen Daten finden Sie in der untenstehenden Tabelle.

Die ursprünglichen Packwagen der BOB waren zweiachsig und wegen ihres lauten und schlechten Laufes nicht sonderlich beliebt, weshalb man sich zu dem Umbau entschloß. Diese Wagen werden auf Grund zurückgehender Beförderung von Gepäck nicht mehr benötigt. Auf die vorsichtige Frage, was denn mit diesem Wagen geschehen solle, bekamen wir die

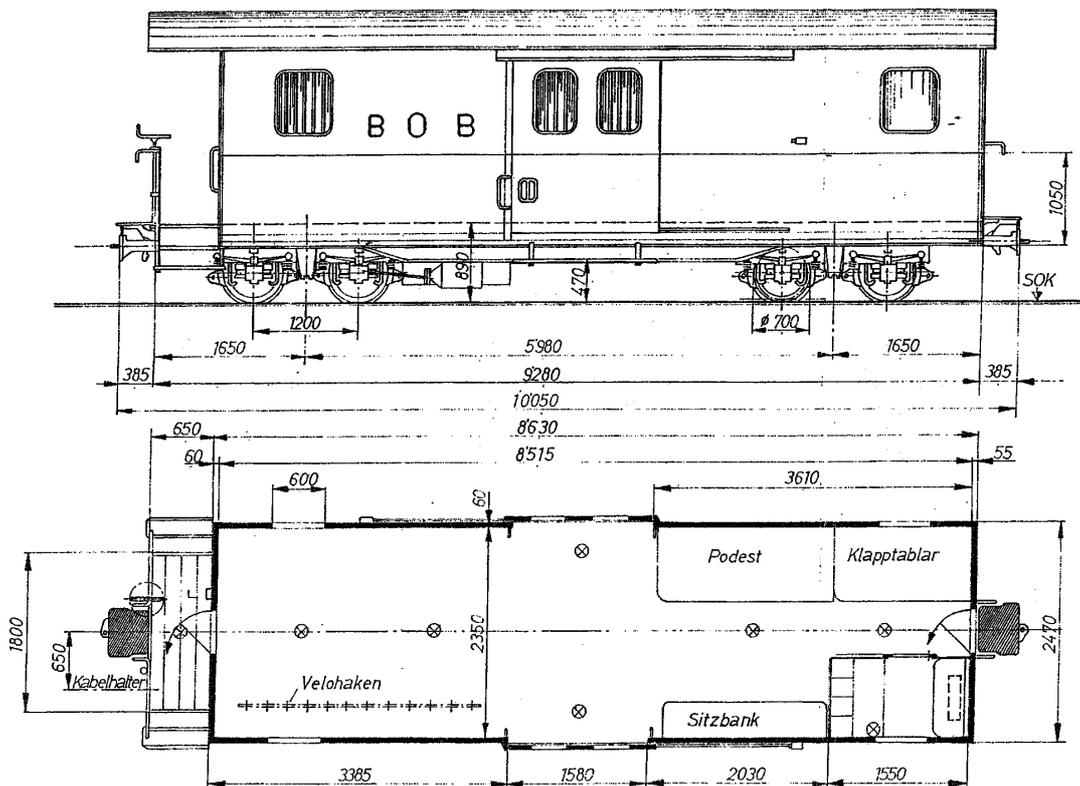


Personenwagen der Serie AB 205 - AB 210





Packwagen der Serie D 521 - D 523 im heutigen Zustand



Antwort: „Wenn Ihr den AB 205 abholt, könnt Ihr den D 521 gleich mit aufladen!“

Das werteten wir zunächst als Scherz, aber während der Rückfahrt nach Brohl diskutierten wir darüber, ob dieses Fahrzeug nicht eine sinnvolle Ergänzung unseres Wagenparks darstellen könnte. Relativ schnell war klar, dass der Wagen in Brohl gut verwendet werden könnte. In der nächsten Vorstandssitzung wurde deshalb beschlossen, dass ich mich um die Beschaffung beider Wagen kümmern sollte.

Anfang März 2004 lag der Kaufvertrag vor, er lautet über die Wagen AB 205 und D 521.

Nun begannen die Planungen für den Transport, welche von Stefan Raab federführend erledigt wurden. Es war von Anfang an klar, dass wiederum der Transport über die Schiene favorisiert werden sollte. Nach umfangreichem Schriftverkehr mit verschiedenen Anbietern entschieden wir uns für einen Transport mit SBB/DB Cargo.

Am Mittwoch, den 9. Juni, setzten sich Dieter Hettler, Stefan Raab und ich in Richtung Interlaken in Bewegung. Für den 10. Juni waren noch einige Gespräche mit der BOB und am 11. Juni die Verladung der Wagen geplant. Kurzfristig wurde aber umdisponiert. Als wir am 10. Juni beim Frühstück saßen, natürlich mit Blick auf die BOB Strecke, rollten plötzlich unsere Wagen in einem Arbeitszug schon Richtung Verladestelle. Schnell wurden alle Sachen gepackt und der Ort der



Verladung aufgesucht. In bewährter Art und Weise gingen die Arbeiten, welche überwiegend durch die BOB selbst durchgeführt wurden, schnell vonstatten, so dass bereits gegen 10:30 Uhr die Verladung be-

endet war. Danach fuhren wir in die Werkstätte der BOB nach Zweilütschinnen, wo wir mit Herrn Winkler das Zeichnungsarchiv nach Konstruktionsunterlagen des Wagens D 521 durchstöberten, um eine gute Grundlage für die Anpassung an die BEG-Normen zu erlangen.

Hier wurden wir auch sehr schnell fündig, da eine gute Auswahl an Zeichnungssätzen zur Verfügung stand. Abgerundet wurde der Tag für uns IBS'ler mit einer für den 10. Juni festgelegten Werkstattprobefahrt mit dem, nach dem oben beschriebenen Unfall wieder instandgesetzten, Triebwagen ABeh 4/4 313. Als Last wurden dem Triebwagen neben anderen Fahrzeugen auch einige Plattformwagen angehängt, in welchen wir uns als einzige Fahrgäste wohlfühlen durften. Es ist schon beeindruckend im 1. Klasse Abteil, eines dem in Brohl befindlichen Wagen baugleichen Fahrzeuges, mit 70 km/h auf schmaler Spur durch die Schweizer Bergwelt zu fahren.

An beiden Terminen wurden wir bei der BOB äußerst zuvorkommend empfangen. Dies möchte ich hier ausdrücklich betonen und den handelnden Personen, vor allem Herrn Winkler, dafür meinen ganz herzlichen Dank aussprechen.

Die Fahrzeuge sind am 18. Juni in Brohl eingetroffen und wurden, wie die Meldung in der *Die Brohltalbahn* IV/2004 zeigte, mit Hilfe unseres Containerumladegerätes entladen. Nun warten sie auf die Anpassung an die BEG-Norm und ihren Einsatz auf der Brohltalbahn.

Im Rahmen der Verladung fiel uns auf, dass neben den Fahrzeugen, welche sich bereits in Brohl befinden, weitere Wagen nicht mehr zu sehen waren. Auf unsere Nachfrage erklärte uns die BOB, dass eine größere Anzahl von Wagen an die französische Museumsbahn Chemin de fer de la Baie de Somme (CFBS) verkauft worden sei. Dies können Sie sich auch im Internet unter der Adresse: [www.chemin-fer-baie-somme.asso.fr](http://www.chemin-fer-baie-somme.asso.fr) ansehen.

Nachfolgend möchte ich Ihnen noch einige Details über die Wagen

und den derzeitigen Verbleib näherbringen. Die BOB baute in eigener Werkstätte einen Personenwagen mit der Nummer C 231 und bestellte bei der SIG (Schweizerische Industrie-Gesellschaft, Neuhausen a. Rh.) in mehreren Baulosen insgesamt 12 Personenwagen. Es wurden 6 Wagen 2./3. Klasse (BC 205 bis 210) und 6 Wagen 3. Klasse (C 232 bis 237) geliefert. Inzwischen sind die Wagen im Zuge der Klassenreform in 1./2. und 2. Klasse umgezeichnet. Zusätzlich wurden, wie bereits oben erwähnt, 3 Packwagen mit den Nummern D 521 bis D 523 in der eigenen Werkstätte erstellt. In der folgenden Tabelle sind die Daten der Erstinbetriebnahme, Anmerkungen sowie der Verbleib der Fahrzeuge mit Stand Juni 2004 aufgeführt.

#### Betriebsnummer / Inbetriebnahme / Verbleib / Anmerkungen

AB 205	11.03.1952	IBS
AB 206	11.04.1952	BOB, im Eins.
AB 207	20.06.1954	BOB, im Eins., für CFBS vorgesehen
AB 208	03.07.1954	BOB, im Eins., für CFBS vorgesehen
AB 209	07.06.1956	BOB, im Eins.
AB 210	08.06.1956	CFBS
B 231	23.12.1952	CFBS
B 232	23.12.1951	BOB, im Eins.
B 233	10.02.1952	BOB, im Eins.
B 234	01.07.1956	IBS
B 235	01.07.1956	IBS
B 236	05.07.1956	CFBS
B 237	21.07.1956	CFBS
D 521	26.10.1973	IBS/Umbau aus SBB F4 1551 und BOB D 502
D 522	20.09.1974	CFBS/Umbau aus SBB F4 1552 und BOB D 503
D 523	03.06.1976	CFBS/ Umbau aus SBB F4 1553 und BOB D 501

**Joachim Hillenbrand**

(Zeichnungen u. 3 Fotos: Dieter Hettler)



## Bericht des Schatzmeisters

### Neue Mitglieder der IBS

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

**Josef Erbar, Mülheim-Kärlich**  
**Andre Frenzel, Brohl-Lützing**  
**Florian Wittmer, 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 31.10.2004 gespendet worden:

**50.638,35 €**

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 des VB 50, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun die Spenderliste vom 01.08.2004 bis 31.10.2004:

**Stefan Schmitt,**  
**Bad Neuenahr-Ahrweiler**  
**Brohltal-Schmalspureisenbahn**  
**Betriebs-GmbH, Brohl-Lützing**  
**Hans Rauchberger, Bonn**  
**Alex Klein, Burgbrohl**  
**Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim**  
**Martin Feuser, Hürth**  
**Ursula Breuer, Burgbrohl**  
**Harald-Lothar Zimmer, Lahnstein**  
**FDP Bad Breisig**  
**Hartmut Halm, Aachen**

Am 25.08.2004 erreichte der VB 50 aus Pilsen kommend wieder das heimische Brohltal. Nach einigen Nacharbeiten konnte das Fahrzeug dann in Betrieb gehen. Am 14. Oktober fanden die ersten Fahrten statt, mehr dazu finden Sie in einem separaten Bericht. Für den 14. November hatte die IBS dann zur Son-

derfahrt für die 60 größten Spender eingeladen.

Damit ist nunmehr die Spendenaktion VB 50 zu Ende gegangen, allen Spendern sage ich einen herzlichen Dank für die geleisteten Beiträge. Zum Ablauf der Aktion ver-

weise ich auf meine gesonderte Darstellung.

In Zukunft bitten wir nun alle Mitglieder und Freunde der Brohltalbahn um Spenden für Lok 11<sup>sm</sup>.

**Tobias Baaden**

## Berichterstattung zum G-Wagen 117

Liebe Kollegen,

wie jeder weiß, ist der G-Wagen 117 in der HU. Es mussten viel mehr Sachen gemacht werden als wir gedacht hatten. Folgende Arbeiten mussten erledigt werden:

- Bremsgestänge ausbauen, reinigen, grundieren, streichen und wieder einbauen.
- Alte Achsen gegen neue tauschen.
- Alle Holzwände ausbauen und erneuern.
- Knotenbleche erneuern
- Bodenbretter ausbauen und erneuern.
- Die Träger und das ganze Untergestell mussten entrostet, grundiert und wieder gestrichen werden.
- Testfahrt des Wagens 117.

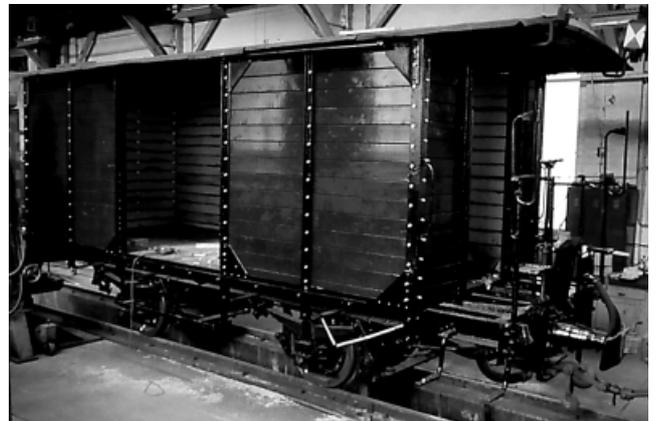
Bis jetzt haben wir es geschafft, den Wagen zu entrostet und teils zu grundieren. Das geschah innerhalb einer Woche vom 13. bis 17.09.04. In der Woche vom 20. bis 25.09.04 wurde der Wagen fertig grundiert und gestrichen. Ich muss dabei die Jugend sehr loben, dass sie Harald Zimmer und mich so tatkräftig unterstützt hat.

Auch Florian möchte ich danken, weil er mit mir am Freitag, dem 24.09.04, von 17 Uhr bis morgens um zwei Uhr den Wagen lackierte und gleich am Samstag mit mir weiter arbeitete.

Am „Tag des offenen Denkmals“ am 12.09.04 hatten Florian und ich mit unseren Jugendlichen die Achsen des 117 getauscht. Dabei konnten die zahlreichen Besucher „live“ erleben, wie Schienenfahrzeuge aus- und

eingeachst werden. Der Boden wurde am Dienstag, dem 28.09.04, eingebaut und am 29.09.04 befestigt.

Wir hoffen, dass wir es in der Woche vom 04.10.04 bis 10.10.04 schaffen, mit den Einbau der Seiten-



G-Wagen 117 präsentiert sich im voll überarbeiteten Zustand  
 (Foto: Michael Baaden)

wände zu beginnen. Ich hoffe, Ihr habt jetzt einen Überblick über die Arbeiten an unserem 117 bekommen und darüber, wie unsere „IBS-Jugend“ die Werkstatt tatkräftig unterstützt.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass wenn Ihr Jungs und Mädchen im Alter von ca. 12 bis 18 Jahren kennt, die zudem Interesse an Eisenbahn haben, Ihr diese einfach mal mit nach Brohl bringen könnt.

Denn die Jugend der Brohltalbahn freut sich immer über Zuwachs. Für weitere Fragen zum Thema Jugendarbeit, könnt ihr mich jeder Zeit mal anrufen unter der Telefonnummer: 0160 / 1 55 76 05!

Bis denne Euer

**Easy (Michael Castor)**



## Neue junge Mitarbeiter am Wagen 117 tätig

Nachdem wir in den letzten Ausgaben schon mal hier und da über unsere aktive Jugendgruppe berichtet haben, sollen hiermit weitere Kollegen vorgestellt werden. Im Laufe des Jahres fanden weitere Jugendliche den Weg zur tätigen Mitarbeit einerseits im Werkstattbereich, in der Bauabteilung und andererseits auch im Zugdienst.

**Martin Bickenbach, Solingen**  
**Jeffrey Dhillon, Brohl-Lützing**  
**Simeon Langenbahn, Burgbrohl**  
**André Frenzel, Brohl-Lützing**  
**Max und Constantin Bläsner, Höhr-Grenzhausen**  
**Florian Wittmer, Wiesbaden**  
**Felix Keller, Höhr-Grenzhausen**

Es ist einfach erfreulich festzustellen, dass, wenn wenige Jugendliche da sind, andere in irgendeiner Form gerne dazukommen. Michael Castor, Udo Schwenzfeier und Andreas Thiel als eigentliche Jugendgruppe in der Werkstatt haben es seit ca. drei Jahren verstanden, mit anderen interessierten Jugendlichen ein gemeinsames Umfeld aufzubauen und aktiv zusammenzuarbeiten, das heißt, sich so auszutauschen, dass jeder vom anderen etwas lernen kann. Bei der IBS kann man Gruppenarbeit nach dem Motto miterleben: vormachen, nachmachen, üben. Und das kann man bei uns jede Woche, manchmal auch jeden Tag. Wenn man das auch noch gerne macht, ergibt sich fast automatisch eine positive Entwicklung. Man sieht den Einzelerfolg, aber man sieht auch den Gruppenerfolg und damit das fertige Werk. Jeder einzelne trägt auf seine eigene Art dazu bei. So lag der Gedanke auch nicht allzu fern, Michael Castor zum Jugendsprecher zu bestimmen.

Der Wagen 117 ist das derzeitige „Übungsobjekt“ für unsere Jugendlichen, die unter Anleitung von Harald Zimmer den Güterwagen einfach gut wieder hergestellt haben.

Die drei Altmitglieder der Jugendgruppe hatten vor ca. 3 Jahren am Wagen 118 ihre „Lehrlingsarbeit“ verbracht, was sogar in der damaligen Tagespresse veröffentlicht wurde. Zum Wagen 117 ist zu vermerken, er ist das erste Fahrzeug, das unter der Ägide der IBS seit 1987 nunmehr die dritte Hauptuntersuchung erhält. Der Fahrgastandrang aufgrund der riesigen Werbemaßnahmen damals war nur schwer zu bändigen. Der Autor erinnert sich, als es hieß, es muss schnellstens ein Fahrzeug für den Fahrradtransport her. Der Wagen 117 wurde dann Anfang 1988 von uns in die Werkstatt geschoben und bekam innerhalb weniger Wochen eine ordentliche Aufarbeitung von den damals noch zahlreichen Werkstattmitarbeitern.

Die Jugendgruppe hat nach ihren positiven Erfahrungen am Wagen 117 gleich ein neues Ziel im Hinterkopf, denn Erfolge beflügeln. Wagen 109 steht bereits seit einigen Jahren nur noch als Gerippe in der Werkstatt.

Auch wenn beide Wagen in ihrer Konstruktion gar nicht miteinander vergleichbar sind, so wurde trotzdem der Wiederaufbau des 109 ins Auge gefasst. Wagen 109 ist ein echter Brohltalbahner aus dem Jahr 1901. Es muss in der Werkstatt darauf geachtet werden, die diversen Baustellen nunmehr zu beenden, damit Platz geschaffen werden kann für das, was uns alle interessiert und dann auch vorrangig ist: Die Wiederherrichtung von Dampflok V!

*Michael Baaden*

## Nun auch außen fertig: Unser Oberbau-Lagerschuppen in Burgbrohl

Nachdem unser „neuer“ Oberbau-Lagerschuppen am Bahnhof Burgbrohl einen tragfähigen Boden eingebaut bekam und vor einigen Monaten eingeräumt wurde, haben

gen. Hier musste besonders viel Putz zur Reparatur aufgetragen werden. Als der Sockel wieder geglättet war erhielt er einen neuen Anstrich. Auch oberhalb des Sockels wurde



Neues Schmuckstück im Bahnhofsbereich Burgbrohl

(Foto: Stefan Raab)

sich fleißige Mitglieder nun auch dem Äußeren des alten Gemäuers angenommen.

Insbesondere der Sockel des Schuppens hatte stärkere Schäden am Verputz und einige Abplatzun-

gen. Hier musste besonders viel Putz zur Reparatur aufgetragen werden. Als der Sockel wieder geglättet war erhielt er einen neuen Anstrich. Auch oberhalb des Sockels wurde

Farbe auf Fachwerk, Gemäuer, und auf die Tore aufgetragen, so dass der Schuppen in frischem Glanz erstrahlt.

Der Bereich unter dem Dachüberstand wurde rund um den

Schuppen mit feinkörnigem Lavamaterial abgedeckt. Abschließend brachten unsere fleißigen Dachdecker, die für zwei Wochenenden vom Wagenschuppen in Brohl samt Gerüst nach Burgbrohl "umgezogen" waren, eine Regenrinne an der straßenseitigen Traufe des Pultdaches an.

Noch während der letzten IBS-Arbeiten am Schuppen, wurde am benachbarten Bahnhofsgelände ein Gerüst aufgestellt und der angebaute Fachwerk-Güterschuppen renoviert. Bei Erscheinen des Heftes werden sich die Gebäude auf dem Bahnhofsgelände in Burgbrohl als wahre Schmuckstücke präsentieren. Ein Besuch wird sich also, nicht nur für eisenbahnhistorisch Interessierte, mehr denn je lohnen – am besten in Verbindung mit einer Reise mit unserem Vulkan-Express.

Am nächsten Bauprojekt der ehrenamtlichen Helfer wird schon fleißig gearbeitet: Der alte Fachwerk-wagenschuppen in Brohl, das älteste und mit gut über 50 Meter auch längste Gebäude der Bahn, erfährt derzeit eine grundlegende Sanierung; wie folgt.

**Stefan Raab**

## Glückwunsch



### Florian Wittmer

(links, mit H.J. Merzbach und M. Castor) hat seine aktive Mitarbeit „auf Probe“ als „neues“ Mitglied in „lebenslanglich“ umgewandelt. Glückwunsch!

(Foto: F. Bauschmann)

## Wagenschuppen in Brohl

### Aktueller Stand der Arbeiten an unserem ältesten Gebäude in Brohl

Die rheinseitige vordere Hälfte des Wagenschuppens ist bereits neu eingedeckt und hat eine Regenrinne mit Fallrohren erhalten.

Die Fachwerk-Glas-Dachaufbauten waren leider in solch schlechtem Zustand, so dass eine vollständige Neuanfertigung unumgänglich ist.



Weitgehend renovierter Gebäudebereich in Brohl

(Foto: Michael Baaden)

Von den alten Fenstern, welche seit Jahren in der Schreinerei eingelagert waren, sind einige wieder eingesetzt. Freilich noch ohne Glasscheiben. Fehlende bzw. defekte Fensterrahmen wurden zum Teil von unseren Aktiven, in alter Herstellungsweise, schon neu gefertigt. Auch die Gefache in diesem Bereich sind größtenteils schon verputzt. Mit dem Sockelputz soll so lange abgewartet werden, bis die kleinen Erdarbeiten zur Verlegung der Abflussrohre ausgeführt sind.

Gerade aber an der fast fertig gestellten Seite des Schuppens kann man schon erahnen, welches schönes Gebäude bald das Betriebswerk wieder zieren wird.

Nach wie vor werden eifrige Mitstreiter zum Mithelfen gesucht! Gerade der nach wie vor einsturzgefährdete Mittelteil wartet dringend auf Helfer. Interessierte sind herzlich willkommen.

Einfach mal samstags in Brohl vorbeischaun...

**Stefan Raab**

## @ufruf

Liebe Mitglieder, unser Heft „Die Brohltalbahn“ soll Sie vier Mal im Jahr über alles Wissenswerte rund um unsere schöne Eisenbahn informieren. Dies soll freilich auch so bleiben – findet unser Heft doch mittlerweile auch Anerkennung bei größeren Zeitschriften der Eisenbahn-Fachpresse. Bei der Vorstandsarbeit und in den Arbeits- bzw. Projektkreisen hat ergänzend aber auch ein anderes Medium massiv Einzug gehalten: Die e-mail. Diese möchten wir gerne verstärkt beim Kommunizieren mit unseren Mitgliedern nutzen. Daher unser Aufruf:

### Bitte geben Sie uns Ihre e-Mail-Adresse bekannt.

Senden Sie uns eine e-mail an buero@vulkan-express.de. Wir werden damit unsere Mitgliederliste vervollständigen und Sie zukünftig gegebenenfalls auch per e-mail anschreiben. Die Adresse wird selbstverständlich ausschließlich für Brohltalbahnzwecke verwendet werden. Herzlichen Dank für Ihre Mail im Voraus.

**Der Vorstand.**

## Selbstentladewagen 501" bis 512"

Mit Interesse und Eigeneinsatz verfolgte die IBS die Verkaufsbemühungen um die alten Phonolith-Waggons mit den Nummern 501" bis 512" (in Zweitbesetzung) der BEG.

Uns als Förderverein der Brohltalbahn ist daran gelegen, dass die Brohltalbahn-Fahrzeuge weiterhin eine sinnvolle Nutzung haben, statt sie weiter ungenutzt im Umladebahnhof verweilen zu lassen. Es gelang uns zwischenzeitlich, den Lokhändler Schmidtdorf für die vierachsigen

uns sollte es weitergehen. Das war 1987 und 1992 unsere Motivation, nicht allein wegen des Güterverkehrs, aber auch deswegen und ganz besonders deswegen. Unser Interesse liegt insbesondere bei folgenden Waggons:

Waggon Nr. 512: Als einziges Fahrzeug entspricht dieser Waggon noch der ursprünglich 1972 von den

Bayer-Werken übernommenen Flotte. Abgesehen von der Zug- und Stoßvorrichtung, die damals den Brohltalbahn-Verhältnissen angepasst wurde, hatte die BEG keine Umbauten vorgenommen. Der Wagen ist daher noch als original zu bezeichnen und deswegen historisch wichtig. Äußerlich erkennbar sind die noch vorhandenen Blattfedern an den Drehgestellen sowie die nicht vorhandene Abdeckung auf dem Waggon, wie sie später bei den anderen Wagen nachgerüstet wurde.

Waggon Nr. 502: Dieses Fahrzeug entspricht der durch die BEG Ende der 1980er Jahre umgebauten Variante. Die Drehgestelle sind mit Schraubenfedern ausgerüstet, und der Laderaum mit den neu angebrachten Klappdeckeln ist vor Nässe geschützt.

Waggon Nr. 510: Dieses dritte Fahrzeug würde einen „Museumszug“ aus Phonolithwaggons optisch gut ergänzen. Der Wagen könnte uns als auch der BEG wieder nützlich werden. Gerne würden wir ihn für den Einsatz als Schotterwaggon, wie wir ihn schon oft bei Gleisbauarbeiten hätten gut gebrauchen können, umrüsten. Der bei der Brohltalbahn bisher nicht vorhandene Schotterwagen hat die BEG durch Zumieten von Fremdwagen in den vergangenen Jahren bereits viel Geld und uns zusätzliche Arbeit gekostet. Der Verkauf der Wagen sollte



Wagen 502 wurde umgebaut mit Klappdeckeln und Schraubenfederung (Foto: P. Middelhauve)

jetzt der letztmögliche Anlass sein, dass die Brohltalbahn endlich und günstig zu einem Schotterwagen aus eigenen Beständen kommt.

Das Interesse der IBS liegt auch in den bisher durch die Betriebs-GmbH an den Fahrzeugen erbrachten Leistungen, welche in den Jahren 1994 und 1995 teils eine komplette Umrüstung und Hauptuntersuchung erhalten haben.

Diese Fahrzeuge wurden mit teilweise neu beschafften Achssätzen ausgerüstet. Ein eigens für diese Arbeiten neu eingestellter Mitarbeiter war damals mit diesen werterhöhenden Arbeiten beschäftigt.

Der geschaffene Mehrwert schlägt sich für die Fahrzeuge heute in einer relativ besseren Wertigkeit nieder, die sonst nicht zu erzielen gewesen wäre.



Wagen 510 soll zum Schotterwaggon umgebaut werden (für d. Gleisbau) (Foto: P.Middelhauve)

Wer weiß mehr über diese Fahrzeuge, Hersteller, Baujahr, Fabriknummer?

Wir bitten dringend um nähere Hinweise.

**Michael Baaden  
und Stefan Raab**



Wagen 512 entspricht dem Original ohne Abdeckung mit Blattfederung (Foto: P. Middelhauve)

Drehgestellwagen zu interessieren. Es ist geplant, die Schüttgutwagen in Rumänien aufarbeiten zu lassen, um sie anschließend beim Neubau der Meterspurbahnen auf dem Peloponnes in Griechenland einzusetzen.

Um einem unserer Vereinsziele, dem musealen Erhalt von Brohltalbahn-Fahrzeugen nachzukommen, hatte der IBS e.V. im Mai folgende Bitte an die BEG schriftlich geäußert.

Der IBS e.V. möchte gerne drei der zwölf vorhandenen Fahrzeuge in sein Eigentum übernehmen, um damit den Ansatz einer stilechten brohltaler Wagengarnitur präsentieren zu können. Schließlich ist gerade das Bild der meist aus zehn Fahrzeugen bestehenden Schüttgutwagengarnitur mit den Dieselloks 1 - 3 für viele von uns noch die lebendige Erinnerung an eine ganz bestimmte Epoche. Diese Epoche der 70er und 80er Jahre hat viele unserer Aktiven geprägt und zwar so stark, dass wir damals uns zusammenfanden, als es um die Existenz der einzigen schmalspurigen Privatbahn im nördlichen Rheinland-Pfalz ging. Wir beschlossen daraufhin die Erhaltung der Brohltalbahn. Mit

## Tag des offenen Denkmals am 12. September 2004

Zum diesjährigen Tag des offenen Denkmals konnten wir ca. 250 Personen begrüßen, die sich teilweise mit großem Interesse für unsere Arbeit interessierten. Dagegen waren die Kol-



Interessiert folgten die Besucher den Ausführungen über unsere Arbeit  
(Foto: Ortwin Wildeman)

legen von der IBS, die einzelne Tätigkeiten hätten präsentieren können, dieses Jahr nur in geringer Zahl anwesend. Auch befanden sich in diesem Jahr nicht die sonst üblichen außergewöhnlichen Werkzeuge und Maschinen in Betrieb. Es brannte zum Beispiel nicht das Schmiedefeuer, der elektrische Hammer sowie unsere Radsatzdrehmaschine kamen nicht zur Vorführung.

Nichts desto trotz waren die Gäste von unseren gebotenen Darstellungen und auch durchgeführten Rundgängen teilweise sehr beeindruckt. Vor unserem Schuppen hatten wir Lok 11<sup>sm</sup> mit dem kurz zuvor eingetroffenen VB 50 präsentiert. So konnte man den Gästen erklären, der VB 50 hat gerade € 100.000,- gekostet, für die daneben stehende Lok 11 werden ca. € 400.000,- für eine Aufarbeitung veranschlagt. Diese Summen verursa-

chen bei den Gästen fast immer ungläubiges Staunen über die Wertigkeit von Eisenbahnfahrzeugen. Beim VB 50 konnte man sich innen und außen von der doch gediegenen Sanierung überzeugen. Äußerlich waren beide Fahrzeuge auch mit den anderen ausgestellten Lokomotiven ein echter Blickfang.

Im Inneren der Werkstatt war unsere Jugendgruppe auf zwei Einsatzstellen aktiv. Einerseits wurden die Gleisbaumaschinen und Werkzeuge an einem ca. 4 m langen, selbstgebauten Gleis-Rost aktiv vorgeführt. Zum anderen zeigte die Jugendgruppe mit der konkreten Aufarbeitung des Güterwagens 117 eine ordentliche Handwerksleistung. Der 117 wurde ausgeacht und die Blattfedern abgebaut. Diese konnten am selben Tag noch gesäubert, durchgesehen und ordentlich wieder eingebaut werden. Diese Arbeiten fanden unter der Aufsicht des oft viel fragenden Publikums statt. Auch wurden die 4 Achslager der beiden 117-Achsen geöffnet und das Öl abgelassen und wieder neu befüllt.

Unsere Bautruppe war an diesem Tag ebenfalls weiter am und auf dem Dach sowie im Gebälk der ehemaligen Wagenwerkstatt tätig. Auch hier konnte man am Abend einen eindeutigen Arbeitsfortschritt erkennen. Die Dachrinne ist wieder montiert, die Dachhaut geschlossen. Halbseitig kann der Schuppen jetzt austrocknen.

*Michael Baaden*



Foto: Stefan Raab

## KBEF-Schienenbus im Umladebahnhof Brohl

Neben dem "Otmar-Alt-Sprinter" der DKB/RTB besuchte uns ein weiteres recht farbenfrohes Gefährt auf den Brohltalbahngeleisen:

Eine Schienenbusgarnitur der KBEF fand am 04.09.2004 den Weg nebst Fahrgästen, die mit dem Vul-

## Kunstvoller Zug im Umladebahnhof

Einen auffälligen und recht interessanten Zug konnte man am Samstag, 23.10.04 im Brohler Umladebahnhof bewundern:



Foto: Stefan Raab

Ein Nahverkehrstriebwagen der Dürener Kreisbahn bzw. Rurtalbahn vom Typ Regio-Sprinter verbrachte seine nachmittägliche Pause auf den privaten Gleisen unserer Brohltalbahn.

Auffallend ist an dem Fahrzeug die bunte Bemalung, die vom Künstler Otmar Alt gestaltet wurde. Oft wird das Fahrzeug daher auch "Otmar-Alt-Sprinter" genannt. Aufgrund massiver Gleisrückbauten der DB Netz AG in den letzten Jahren, wird es für private Eisenbahnverkehrsunternehmen zunehmend schwieriger Abstellgleise zu finden.

Gerne hilft man sich dann "unter Kollegen" mit Gleiskapazität aus. Der Sprinter war im zuvor Rahmen einer privaten Sonderfahrt durchs Rheintal von Düren nach Bad Breisig unterwegs und brachte am Abend seine Fahrgäste wieder dorthin zurück.

*Stefan Raab*

kan-Expreß weiterfahren, den Weg nach Brohl.

Während sich die Fahrgäste im Brohltal vergnügten, "pausierte" die VT/VB-Garnitur auf den seltenen Dreischienengeleisen im Umladebahnhof.

*Stefan Raab*

## Richtfest beim Aalschokker *Katharina*

Seit einigen Monaten kann man in den Rheinanlagen von Brohl-Lützing miterleben, wie ein Stück Geschichte langsam wieder lebendig wird. Es handelt sich bei dem auf dem Trockenen liegenden Schiff um den Aalschokker „Katharina“, der als industrielles Brohler Kulturgut aufgearbeitet und als ein Teil der Heimatgeschichte der Nachwelt erhalten wird.

Am Freitag Abend des 6.08.2004 fand deswegen ein kleines Fest zur Aufrichtung des Schiffmastes statt. Die IBS, die im neuen Verein Mitglied ist, brachte sich mit der Gestaltung einer Wagenformation in die Veranstaltung ein. Wir übernahmen die Getränkebewirtung an diesem schönen Sommerabend. Einladungen zum Richtfest waren an ca. 150 Personen bzw. Vereine und Verbände ergangen. Schätzungsweise 250 Personen waren anwesend. Es ging der IBS darum, mit der Teilnahme wieder Flagge zu zeigen, dass auch die Brohltalbahn zum Ort Brohl-Lützing dazugehört und ebenfalls einen Teil der Brohler Industriegeschichte darstellt. Unser Bahnarzt Dr. Peter Porz, seines Zeichens einer der Hauptmatadoren des Brohler Frohsinns, erinnerte sich mehrfach an die frühere Teilnahme der Brohltalbahn an verschiedenen Festivitäten in den Rheinanlagen. Das ist irgendwie eingeschlafen. Das könnte man doch wieder beleben, oder?

„Katharina“ ist das letzte Aalfangschiff der Brohler Familie Friedrich, das in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gebaut wurde. Dank des neuen „Vereins zur Förderung der Rheinanlagen, des Kulturlbens und der Industriegeschichte von Brohl“ konnte nach zähem Ringen das zum Abwracken verurteilte Schiff käuflich erworben und der heutige Liegeplatz mit den zuständigen Behörden festgelegt werden.

Dies wusste auch Ortsbürgermeisterin Christel Ripoll in ihren Grußworten zu würdigen. Einen besonderen Dank richtete sie an

Hans-Joachim Boltersdorf und Dr. Peter Porz, die von Anfang an sehr für dieses Unterfangen eintraten und die maßgeblichen Stellen davon überzeugten, „dass so ein Schiff ein Stück Geschichte unserer Heimatgemeinde Brohl-Lützing ist und nicht verschrottet werden darf“. Sie dankte auch dem Gemeinderat, der diese Sache mit einem einstimmigen Votum begrüßte. Der Gemeinderat stehe voll hinter diesem Stück Heimatgeschichte. Sie wünschte dem neuen Verein viel Glück bei den anvisierten Zielen. Sie konnte für die in Brohl ansässige Winkelhaus-Stiftung sagen, dass in dieser vorbildlichen Sache für den Heimatort Brohl-Lützing aus diesem Topf gespendet werden wird.

Dies hörte natürlich der kommissarische Vorsitzende Hans-Joachim Boltersdorf gerne, der zuvor die trotz der Urlaubszeit sehr zahlreich erschienene Bevölkerung sowie Ortsbürgermeisterin Christel Ripoll, Bürgermeister Hubert Busch, den künftigen Bürgermeister Bernd Weidenbach sowie verschiedene weitere Ehrengäste begrüßt hatte. Dank sagte er der Brohltalbahn, die einen Zug auf dem nebenliegenden Gleis bereitgestellt hatte. Bei Regen sollte das Fest ansonsten in den Wagen weitergefeiert werden. Daneben war auch das Aalstübchen stark umlagert, aus dem frisch geräucherter Fisch die Gäste zum Imbiss einlud. Auch konnte der Vorbesitzer des Aalschokkers, Herrn Walter Schmidt aus Andernach, willkommen heißen werden. Einen besonderen Willkommensgruß richtete Hans-Joachim Boltersdorf jedoch an die zahlreich erschienenen Kinder, für die extra ein Kleinkinderkarussell und eine Hüpfburg aufgebaut waren. Einen ganz herzlichen Dank erging an das Wasser- und Schifffahrtsamt, Außenstelle Brohl, für die bisherige Unterstützung.

Sodann gab Dr. Peter Porz den Startschuss für das Aufrichten des Mastes, der von den ehrenamtlichen Helfern vorher beflaggt wor-

den war. Drei Böllerschüsse begrüßten das Werk, und zum ersten Mal läutete die Schiffsglocke. Das Aufrichten des Mastes wurde mit Beifall und dem Brohltal-Lied begrüßt, zu dem der Musikverein Fidelio aus Brohl-Lützing musikalisch begleitete.

Dr. Peter Porz ging kurz auf die Geschichte Brohl-Lützings ein und hob hervor, dass die Industrie seit frühen Jahren eine bedeutende Rolle im Hafenort gespielt habe. Dies zu dokumentieren sei eine der Aufgaben des neuen Vereins. „Vieles ist im und nach dem Kriege verloren gegangen, jedoch die schönen Rheinanlagen sind uns geblieben“, so Dr. Porz.

Nun gelte es, eine Entwicklung zum Positiven zu unterstützen und der Nachwelt zu erhalten. Es seien viele Überlegungen getroffen worden, wie man Brohl-Lützing ins Kulturerbe Mittelrheintal einbinden könne. Alte Handwerke sowie die heutigen und früheren Industriezweige darzustellen, sollen durch das Anbringen von Hinweistafeln an Häusern und Plätzen sowie der Darstellung weiterer technischer Elemente innerhalb des Ortes präsentiert werden.

Die Satzung des neuen Vereins sei soweit von den zuständigen Stellen abgesegnet. Jetzt fehle nur noch ein Vorstand, damit die Arbeit zügig weitergehen könne. Mit Hans-Joachim Boltersdorf habe man bereits einen Vorsitzenden gefunden, dem jetzt eine schlagkräftige Mannschaft zur Seite gestellt werden müsse. Man habe zwar jetzt schon eine Reihe von ehrenamtlichen Helfern, man sei jedoch jedem weiteren Helfer dankbar, der seine Freizeit für die Herrichtung des Aalschokkers „Katharina“ zur Verfügung stellen wolle.

Das alte Namensschild wurde vom Voreigentümer bereits wieder zur Verfügung gestellt. Man hoffe, dass im Mai 2005 die Arbeiten soweit abgeschlossen seien, dass dann die förmliche „Schiffstaufe“ erfolgen könne.

**Michael Baaden**