Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

18. Jahrgang
II / 2005

Die Alte Wagenhalle im Bahnbetriebswerk Brohl

Renovierung und Teilerneuerung der tragenden Hallenkonstruktion 2004-2005

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:
Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
Paul Barfuhs, Köln
Frank Bauschmann, Mainz
Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen
Karsten Friedrichs, Bad Honnef
Hans-Josef Merzbach, Bonn
Stefan Raab, Weißenthurm
Andreas Wildeman, Burgbrohl-Weiler

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)
45,– € Einzelpersonen
20,– € Schüler/Studenten/Jugendliche
70,– € Familien

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

Satzherstellung und Druckabwicklung:
typeservice · von der Idee zum Druck
Gladbacher Straße 17 · 50672 Köln
Tel.0221 / 3 56 71 27 · Fax: 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:
„Die Brohltalbahn" erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:
Redaktionschluß zu diesem Heft war der 31.01.2005. Die nächste Ausgabe ***„Die Brohltalbahn"*** soll Anfang Juli 2005 erscheinen. Redaktionsschluß für ***„Die Brohltalbahn III / 2005"*** ist der **31. April 2005.**

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

Titel-Foto: Die alte Wagenhalle im Betriebswerk Brohl. Die Renovierung des südlichen Flügels der Halle ist weitgehend fertiggestellt. Da die tragende Konstruktion des mittleren Teiles mittlerweile so einsturzgefährdet war, wurde eine völlige Erneuerung unumgänglich. Die Fachwerkkonstruktion der Aussenwände wurde am Boden zusammengefügt und auf die noch zu überarbeiteten Fundamentsockel gestellt. Inzwischen ist auch die Dachkonstruktion aufgebracht worden. (Foto: Michael Haubner)

INHALT:

Impressum 2
Die Brohler Wagenhalle 3
Neuer Geschäftsführer der Betriebs-GmbH;
Mitarbeiter gesucht 6
Weihnachtsfeier 2004 7
Aus dem Archiv 8
Ausstellung und Inszenierung 10
Neuer Prospekt 2005;
Dampfzuschlag für die 11^{sm} 12
Bericht des Schatzmeisters 13
Spenderfahrt 14
Ausbau der Bundesstraße 412 15
Buntes Treiben im Umladebahnhof 16

Die in den Artikeln aufgezeigten Meinungen und Ansichten der Autoren entsprechen nicht unbedingt denjenigen der Redaktion bzw. des IBS-Vorstandes.
Die Wahl der Rechtschreibmethode bleib dem jeweiligen Verfasser überlassen.

Termine 2005

07.05. **Früh-Kölsch-Fahrt, ab Brohl 14:10 Uhr nach Engeln und zurück, anschl. im Lokschuppen "en ne Kölsche Owend"**

20.05. **Aalschokkerfahrt, ab Engeln 16:30 Uhr in die Brohler Rheinanlagen zur "Aalschokker"-Taufe und zum Kulturfest. Ab Brohl 21.45 Uhr zur Mainachtfahrt nach Engeln und zurück nach Brohl. Rückkunft gegen 01:15 Uhr.**

20.-22.05. **In Brohl brodelt's, Kunst und Kultur mit ca. 12 geöffneten Galerien u.v.m. in den Rheinanlagen und in Brohl.**

28.05. **Raubritterfahrt, ab Brohl 19:00 Uhr nach Oberzissen, weiter mit Bus zur Olbrücker Kastellaney mit kurzweiliger Animation und reichhaltigem Grillschmaus. Um Mitternacht Fackelzug zum Bus und Zug n. Brohl bis 01:30 Uhr**

05.06. **Drei-Quellen-Fahrt ab Brohl 9:30 Uhr bis Schweppenburg, Besichtigung der Mosenmühle mit Frühstück, Wanderung zu drei Mineralquellen, deftiges Mittagsmahl im Kahlenbergerhof in Burgbrohl, Weiterfahrt bis Engeln und zurück nach Brohl gegen 17:45 Uhr.**

11.06. **Sommernachtsfahrt ab Brohl 19:00 Uhr nach Engeln, dort deftiges Eifeler Abendessen mit Musik, Rückfahrt nach Brohl; Rückankunft 1:40 Uhr.**

11./12.06. **Europ. Museumsbahn Wochenende Kinder und Jugendliche haben freie Fahrt auf der Brohltalbahn.**

Die Brohler Wagenhalle

Nachdem die Renovierungsarbeiten an der Wagenhalle mittlerweile gut voranschreiten, möchte ich ein paar Zeilen zu diesem ältesten Gebäude auf unserem Brohler Betriebsgelände veröffentlichen.

Bei der Halle handelt es sich um einen Fachwerk-Leichtbau, wie er um 1900 für untergeordnete Gewerbebauten üblich war.

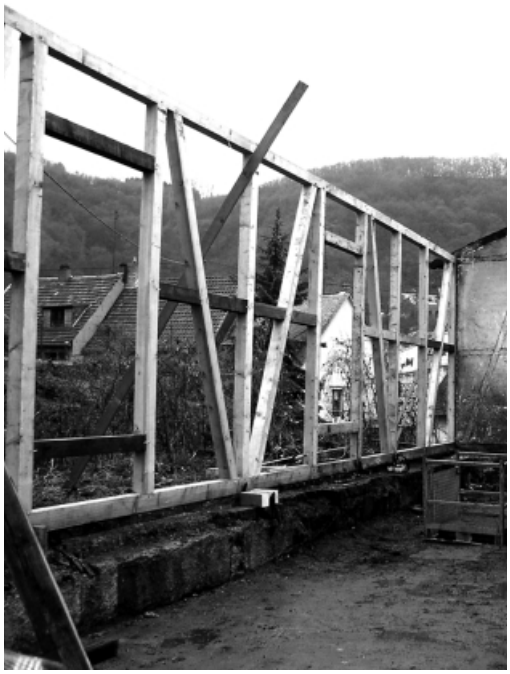
Es wurde sowohl hinsichtlich der Statik, wie auch hinsichtlich der Baumaterialien, so verfahren, dass sich der Baukörper möglichst preiswert und schnell errichten ließ. Die Wände sind bis auf die eichenen Schwellbalken in fünfzolligem Fichte/Tanne-Fachwerk ausgeführt. Diese relativ dünne Wandgestaltung ist möglich, weil etwa die Hälfte des Dachs über innen eingesetzte Tragwerke abgefangen wird. Das Dach ist komplett verschalt und mit Teerpappe eingedeckt. Durch den Einsatz von Teerpappe war eine relativ flache Dachgestaltung möglich. Bei den Oberlichtern kam Drahtglas zum Einsatz.

Die Wände wurden mit Bimssteinen ausgemauert. Da man mit gesägten Balken gebaut hatte, welche entsprechend gerade Kanten aufwiesen, konnte man einen über Latten abgezogenen Kassettenputz aufbringen. (Der vorstehende Putz mit der scharfen 90° Kante ist original, so leid es mir für die Fachwerkromantiker tut!)

Das Gebäude diente zu Anfang als Werkhalle eines Steinhauerbetriebes, in welchem die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft Bauteile wie Tür- und Fenstereinfassungen, Gesimse etc. vorfertigen ließ. Der Betrieb war durch ein Anschlussgleis an unsere Bahn angebunden und erhielt sein Material von den Brüchen an der Strecke. Der Fund einer Feldbahnschwelle im hinteren Hofbereich lässt darauf schließen, dass der interne Materialtransport wohl über 600 mm Gleise lief. Die Halle diente als Wetterschutz und war mit großen Fenstern sowie großflächig verglasten Oberlichtern versehen, so dass auch ohne die zunächst nicht vorhandene elektrische Beleuchtung eine ausreichende Helligkeit zum Arbeiten gewährleistet war.

Um ein Arbeiten auch in den Wintermonaten zu ermöglichen, waren mehrere Kamine vorhanden. In dem hinteren Teil der Halle waren Werkzeug- und Aufenthaltsräume untergebracht.

Die Brohltalbahn übernahm Halle und Gelände nach dem ersten Weltkrieg und errichtete hier ihr AW. Der vordere Teil der Halle wurde hierbei zur Wagonausbesserung vorgesehen. In den Mittelteil zog die Schmiede ein. Dort wurde zum Hof hin ein Schleppdach angesetzt, unter dem ein Lokomobil (also eine verfahrbare Dampfmaschine ohne Eigenantrieb) seinen Platz fand.



Wiederaufbau des Mittelteiles der Wagenhalle. Rückseitiges Wandfachwerk. (Foto: M. Haubner)

Dieses Lokomobil trieb über eine Riementransmission eine Welle an, welche in etwa 3 Meter Höhe quer durch die Halle hindurchlief.

Die Wellenlager ruhten auf zwei massiven Bruchsteinpfeilern, welche ebenfalls zu dieser Zeit errichtet wurden.

Über die Welle wurden eine Bohrmaschine und ein Federhammer angetrieben. Gesichert ist auch, dass an der bergseitigen Wand unmittelbar unter der Welle ein über die Transmission angetriebener Generator saß, welcher die Werkstatt und wohl auch die umliegenden Brohler Häuser mit Strom versorgte. Außerdem wurde das Tor an der Frontseite verbreitert, ein meterspuriges Gleis in die Halle gelegt und im vorderen Teil der Halle eine Wartungsgrube eingerichtet. Der hofseitige Verputz wurde optisch an die neu errichtete Werkstatthalle angepasst, die Halle erhielt einen Betonboden und am Dach wurden die bergseitigen seitlichen Oberlichtfenster zugepappt.

Den zweiten Weltkrieg überstand die Halle ohne größere Schäden. Allerdings führten in den folgenden Jahren mangelnde Unterhaltungsmaßnahmen im Dachbereich zu erheblichen Feuchtigkeitsschäden, welche die derzeitigen sehr umfassenden Reparaturmaßnahmen im Vorderteil der Halle nötig machten. Der Mittelteil der Halle war bereits so weit geschädigt, dass sich eine weitgehende Neuerrichtung dieses Gebäudeteils als unumgänglich erwies .

Renovierungsziel im vorderen Teil war zunächst, die Halle statisch zu sichern. Hierzu wurde das Tragwerk verstärkt, Sparren und Eindeckung erneuert, sowie marode Fachwerkteile ersetzt und neu ausgemauert. Die Fensterhöhlen sollen weitgehend wieder geöffnet werden. Das Gebäude könnte in Zukunft unsere historischen Fahrzeuge beherbergen. Es ist angedacht, im vorderen Teil einen Anheizstand für die Betriebsdampflok zu errichten und dahinter den VB 50 witterungsgeschützt abzustellen. Vielleicht könnte diese Halle in Verbindung mit einem neu gestalteten Innenhof in Zukunft zum Museum unserer Bahn werden.

Stephan Bläsner

Reparaturarbeiten an der tragenden Konstruktion des südlichen Hallenabschnittes mit Stephan Bläsner. Man beachte die verrotteten Sparren und Deckenbretter im vorderen Bereich. (Foto: Frank Bauschmann)

Zusammenfügen der Pfosten, Streben und Riegel für die Fachwerkskonstruktion der Außenwände des mittleren Hallenabschnittes (Foto: Michael Haubner)

Innenansicht der völlig neuen Rohbaukonstruktion des mittleren Hallenabschnittes vor dem internen Richtfest mit den am Bau beteiligten aktiven Mitarbeitern der IBS. (Foto Thomas Bickenbach)

Ansicht des völlig neuen Rohbaus des mittleren Hallenabschnittes vom oberen Freigelände des Bahnbetriebswerkes her; links schließt der renovierte, südliche Bauabschnitt an. (Foto: Thomas Bickenbach)

Neuer Geschäftsführer für die Betriebs-GmbH

Zum 24. Januar 2005 wurde unser Mitglied **Stefan Raab** (seit Ende 1989) zum Geschäftsführer unserer Betriebs-GmbH berufen. Nach jahrelangem Suchen ist es der IBS nunmehr gelungen, die Betriebs-GmbH personell und auch kompetent zu stärken.

Es ist auch immer wieder erfreulich, wenn dies aus den eigenen Reihen erfolgen kann. Das ist hier ganz besonders der Fall. Stefan hat sich seit dem Jahr 2001 sehr interessiert in unsere Tätigkeit immer weiter eingebracht, sei es beim Organisieren, Disponieren oder Gespräche führen, Mitdenken, Vordenken etc.. Der Posten des stellvertretenden Vorsitzenden wurde ihm deshalb bereits im Jahr 2002 stark ans Herz gelegt.

Und er füllt seither diesen Posten in der ihm eigenen Art aus. Zugleich hat Stefan dafür gesorgt, dass unsere Betriebs-GmbH zu erweiterten Einnahmemöglichkeiten besonders im Bauzugbereich in den Jahren 2003 und speziell 2004 kam. Die Umsatzverluste im Verkehr des Vulkan-Expreß konnten damit egalisiert werden.

Nachdem der Arbeitgeber von Stefan dann in die Insolvenz gehen musste, stand für ihn eine berufliche Neuorientierung an, dergestalt, sich bei einem Eisenbahnunternehmen zu bewerben, wovon es in der Umgebung am Mittelrhein nicht gerade viele gibt, oder aber in der anderen Wirtschaft unterzukommen. Stefan wählte die erste Möglichkeit, Hobby, Neigung und persönliches Interesse mit beruflicher Erfahrung unter einen Hut zu bekommen. Durch seine bisherige Tätigkeit als Einkäufer im Bahnbauunternehmen Kallfelz & Stuch sind die Voraussetzungen dazu als gut bezeichnen. Ausbildungsmäßig kann sich Stefan Betriebswirt nennen.

Somit reifte im IV. Quartal des Jahres 2004 der Entschluß, sich bei

uns konkret zu bewerben. Für den IBS-Vorstand war relativ schnell klar, wie man sich entscheiden sollte. Man kannte sich bereits. Stefan weiß, wo bei uns der Schuh drückt.

Und Angst vor neuen Herausforderungen hat Stefan eh nicht. Vielmehr sind seine Vorstellungen von künftigen Betriebsabläufen klar und werden Schritt für Schritt durchgeführt.

Wir hatten in den vergangenen Jahren einige wenige weitere Bewerber für den Gf-Posten. Diese Personen haben sich jedoch nicht in die tägliche Arbeit des Organisierens von selbst mit eingebracht, um sich auf diesem für uns originären Gebiet vorzustellen. Es bestand daher keine direkte Möglichkeit für den Vorstand, diese Leute fachlich kennen zu lernen.

Der bisherige Geschäftsführer Michael Haubner wurde zum stellvertretenden Geschäftsführer berufen und wird die eher technischen Belange der Brohltalbahn betreuen. Bei einer Betriebsversammlung Ende des Jahres wurden die GmbH-Mitarbeiter über die neue Geschäftsführer-Position und die sich damit ergebenden Veränderungen informiert. Es wird für alle Mitarbeiter auch zukünftig eine weitere Professionalisierung auf allen Gebieten unabdingbar sein.

Michael Baaden

Mitarbeiter gesucht

Wir hatten nicht nur in der letzten Zeit einige Angebote bei Ausstellungen und Messen aber auch auf Weihnachtsmärkten mitzuwirken. Es blieb jedoch bei den Angeboten, da wir nicht in der Lage waren, Personal für diese Veranstaltungen zu finden. Solches Personal kann nur aus den Reihen der IBS kommen, weil die GmbH-Mitarbeiter und die Sowiesoaktiven bereits mit ihrer Tätigkeit, insbesondere an Wochenenden, ausgelastet sind. Obwohl wir in Bonn eine größere Mitgliedergruppe haben, war es selbst dort nicht möglich, die im Herbst jedes Jahres stattfindenden Modellbahnausstellungen personell zu besetzen.

Die IBS appelliert dringend an ihre Mitglieder, auf diesem Gebiet doch mehr tätig zu werden. Eine Feinverteilung unserer Prospekte kann nur auf diesem Weg ordentlich erfolgen. Wir suchen daher dringend Personen, die an Wochenenden sich für solche Dienste mit einem Ausstellungsstand zur Verfügung stellen. Gerade in Zeiten schwacher Nachfrage allgemein und bei in den Jahren 2003 und 2004 deutlich gesunkener Inanspruchnahme hat die Brohltalbahn es absolut nötig, die Werbeanstrengungen erheblich zu erhöhen.

Michael Baaden

Foto-Infostand der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn (e.V.) in Hennef (Foto: O.Wildeman)

Weihnachtsfeier 2004

Auch im Jahr 2004 fanden sich die aktiven Mitarbeiter der Brohltalbahn zu einer Weihnachtsfeier zusammen. Der schöne kleine Bahnhof Burgbrohl war diesmal die ausgesuchte Lokalität. Zum ersten Mal seit ca. zehn Jahren wurde dieses Gasthaus wieder für unsere Feier ausgewählt. Wie vielleicht bekannt, ist seit 2003 ein neuer Pächter in dem von der Brohltal-Eisenbahn-GmbH aufwendig ausgebauten altehrwürdigen Gebäude tätig. Die BEG hatte keine Kosten gescheut, die Gaststätte mit einer entsprechenden Küche so auszustatten, dass nunmehr eine sinnvolle Nutzung gewährleistet sein kann. Über die äußere Neugestaltung des Geländes siehe „Die Brohltalbahn IV/2003".

Erinnern wir uns bitte. Die Gaststätte, die wir kennen (Pächter war 1984-1989 Familie Söller), war schon immer Gaststätte. Seit 1987 ist heute der 7. Betreiber tätig, wenn auch zwischendurch mit längeren Stillstandszeiten. Seither waren die Pächter auch deswegen gescheitert, weil der Küchenbereich dermaßen klein war, dass man darin nicht richtig arbeiten konnte. Die beschränkte Speisekarte sah auch dementsprechend aus. Nur als Trinkkneipe ist ein solches Lokal heutzutage nicht mehr zu betreiben. Die Nachteile wurden mit dem Umbau beseitigt, so dass jetzt ein geordneter Ablauf der Gaststättenfunktionen möglich ist. Im Übrigen gehört in ein solch schönes Denkmal auch eine ordentliche Lokalität, wo es nicht nur Fritten und Bier gibt. Darum war es für unsere Betriebs-GmbH klar, sie richtete die Feier aus, dieses Gasthaus für unsere Weihnachtsfeier 2004 auszusuchen. Hinzu kam auch, dass in unserem neuen Prospekt erstmals eine Anzeige für das Gasthaus „Bahnhof Burgbrohl" geschaltet wurde. Wir wünschen dem Pächter Ralph Grundmann mit seinem Gasthaus viel und besonders einen langfristigen Erfolg. An diesem Abend waren die Kollegen mit dem Essen und der Bedienung sehr zufrieden. Burgbrohl hat eine sehr gute Stube bekommen.

Insgesamt kamen 39 Mitarbeiter. Teilweise ging es sehr laut zu, weil der Gastraum für 39 Personen denn doch relativ klein ist. Einige Kollegen von uns haben schon ein kräftiges Stimmorgan.

Der Geschäftsführer Michael Haubner dankte den Teilnehmern für ihr Kommen und auch für die im ganzen Jahr geleistete ehrenamtliche Arbeit. Stellvertretend für vieles erwähnte er die Bauaktivitäten am bereits fertig gewordenen Lagerschuppen in Burgbrohl und an der alten Wagenwerkstatt in Brohl. Bei beiden Objekten kann man den Arbeitserfolg sehr gut erkennen. Wer hätte das vor einem Jahr so vorausdenken können?

Nach dem Essen erschien überraschenderweise der Nikolaus, der für viele Mitarbeiter einige freundliche Worte übrig hatte und ansonsten allen Personen ein kleines Dankeschön präsentierte.

Sodann ergriff Stephan Pauly in der ihm eigenen Weise das Wort und begann, wie im letzten Jahr, mit einem lustigen Ratespiel, bei dem es richtig sinnvolle Gewinne zu verteilen gab.

Stephan Pauly und Wilfried Thelen beim Ratespiel Foto: Michael Haubner)

Etwas später anschließend sprach der Autor etwas zur Geschichte dieses für die IBS besonders wichtigen Gebäudes. Da von den Anwesenden nur noch fünf Gründungsmitglieder dabei waren, erinnerte der Autor an die beiden Treffen und die Gründung der IBS im Jahr 1987 in diesem Raum. Damals sah die Gestaltung der Gasträume noch ganz anders aus. In der Sitzung vom 2. September 1987 befanden sich Verbandsbürgermeister Theo Sundheimer und ca. 100 Personen in diesen eineinhalb Räumen. Auf manchen Stühlen mussten 3 Personen sitzen. Die Hälfte der Leute stand an den Wänden, hinter und vor dem Tresen, hockte auf den Fensterbänken, dem Boden oder streckte den Kopf zum Fenster rein. So knuffig eng war es ansonsten nie mehr.

Wir alle wollten die Brohltalbahn retten und übernehmen. Im Nebenzimmer wurden sogar schon GmbH-Anteile gehandelt. Aber dafür war die Zeit dann doch noch nicht reif. Insgesamt 68 Personen traten sofort der IBS bei. Die bisher im Protokoll genannte Zahl 66 ist so nicht richtig. Die Herren Haubner und Baaden hatten ihre Anmeldungen erst am nächsten Tag ausgefüllt. Daher konnte der Schatzmeister nur 66 Meldungen am Abend des 2.9.1987 mit nach Hause nehmen.

So war es an diesem Abend nicht verwunderlich, dass man auf die Idee kam, den Bahnhof zukünftig als Vereinslokal zu nutzen. Dies stand dann auch als Thema bei der übernächsten Vereinssitzung der IBS auf der Tagesordnung.

Den Abschluss des Abends bildete ein Film von Karsten Friedrichs über den Mallet-Einsatz der Harz-Loks im Brohltal. Den Verlauf bis Mitternacht gestaltete man mit Gesprächen untereinander, was auch der Sinn einer solchen Veranstaltung ist.

Michael Baaden

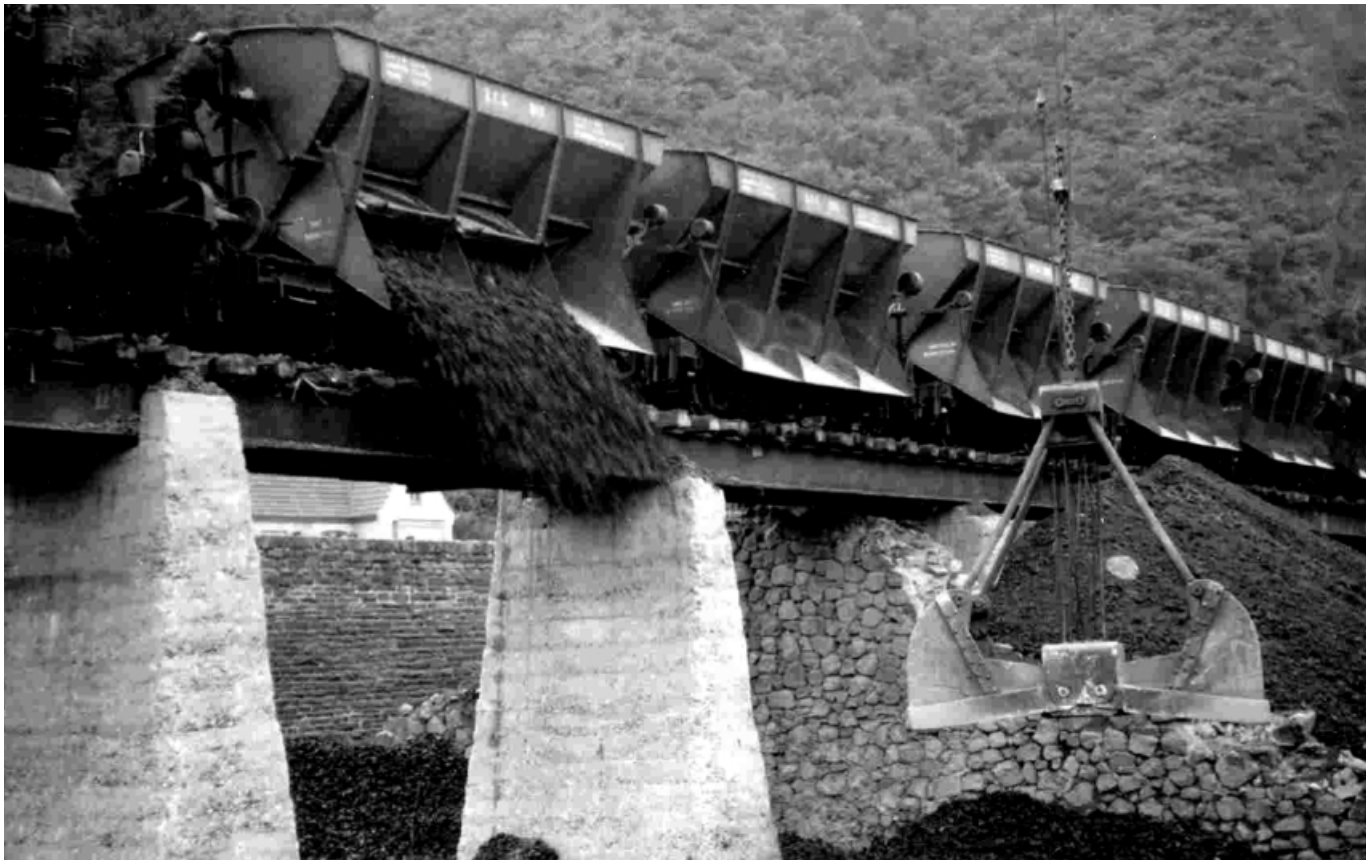
Aus dem IBS-Archiv

Einsatz der Wagenserie **„507 bis 520 Herbrand 1907-19112“** im Lawa-Zug Schweppenburg – Brohl Hafen; Seltene Einsatzbilder der **Lok G3** vor dem Zug

Beladen eines 8-Wagen-Zuges im Gbf. Schweppenburg (4 Fotos: IBS-Archiv; Sammlung K. Nett)

Lok G3 vor dem Schweppenburger-Zug auf dem Bunkergleis im Rheinhafen-Brohl

Lok G3 vor dem Schweppenburger-Zug auf dem Bunkergleis im Rheinhafen-Brohl



Entladen der Wagen auf dem Bunkergleis im Rheinhafen-Brohl

Ausstellung und Inszenierung

Bei der letzten VDMT-Tagung in Hermeskeil ergab sich im Arbeitskreis Museumskonzepte das Thema „Ausstellung und Inszenierung für Museumsbahnen“. Leider waren nur 13 Personen anwesend, das Thema war dafür umso interessanter. Für Museumsbahnen ist es wichtig, die Eisenbahn nicht einfach nur fahren zu lassen, um Touristen von A nach B zu transportieren. Vielmehr ist eine Museumsbahn selbst das Ziel der Touristen. Man kommt wegen der Bahn, nicht nur, aber auch. Man kommt, um in einem bestimmten Umfeld eine Eisenbahnfahrt bzw. einen Vorgang zu erleben. Die Ortsveränderung an sich ist für viele eher zweitrangig.

Museumsbahnen repräsentieren wohl in den meisten Fällen eine Eisenbahn, die einen eher vergangenen bzw. historischen Zeitraum in der Entwicklung der Eisenbahn darstellen soll. Dazu gehört, dass wir uns als Gesamtbetrieb einer aus vielen Facetten bestehenden Eisenbahn darstellen. Es sollen ja nicht nur Fahrzeuge oder Gebäude oder andere Gegenstände einfach nur präsentiert werden, vielmehr gehören auch die mit diesen Gegenständen zusammenhängenden Vorgänge dargestellt, also inszeniert. Jede Bahn inszeniert sich als unverwechselbarer Eisenbahnbetrieb selbst, aber sie inszeniert auch die Eisenbahnvorgänge im Allgemeinen. Auf die vielen Kleinigkeiten kommt es dabei an, um die Wirkung zu erzielen. Mit einer solchen Ablaufinszenierung kann man den Besuchern eine besondere Nähe zu unserer Eisenbahn, aber auch den typischen Vorgängen vermitteln. Man spricht die Gäste damit viel tiefer an als nur mit einer isolierten Beförderung. Wir bieten etwas zum Erleben. Wir können Fahrgäste in unseren Betrieb mit einbinden und vielleicht auch so, dass die Gäste wiederkommen. Eine Museumsbahn bietet eine große Palette vieler Kleinigkeiten, die zusammen ein interessantes Gesamtbild ergeben, weshalb es sich für den Besucher lohnen kann, öfters zu uns zu kommen. Da kommt dann auch keine Langeweile auf. Wir müssen die Lust auf das Bahnfahren vermitteln, und zwar so, wie die Leute die Eisenbahn in ihrer Erinnerung sehen. Das spricht die Leute an.

Zugservice für die Fahrgäste: Dem Triebfahrzeugführer im Dieseltriebwagen über die Schulter auf die Strecke geschaut (Foto: Ortwin Wildeman)

Das fängt zum Beispiel bereits in der Fahrkartenausgabe an, dass Edmondson'sche Pappkarten ausgegeben werden und diese, wenn möglich, noch mit einem historischen Fahrkartendrucker beschriftet werden. Und dass die Fahrkarten auch richtig gelocht werden. Das Loch sollte nicht irgendwo hin geknipst werden. Das Herantreten an die Fahrgäste sollte auch nicht als tollpatschig zu bezeichnen sein. Ein gewisser Habitus gehört einfach zum Bahnpersonal, das wie früher nach einer bestimmten Zeitepoche entsprechend gekleidet sein sollte. Oder dass der Zug einen ordentlichen Abfahrauftrag (mit oder ohne Kelle) von einer korrekt stehenden Person erhält. Krumme Figuren sind hier fehl am Platz. Oder dass Rangier- und Kupplungsvorgänge dargestellt werden. Wann oder wo sieht ein normaler Fahrgast das heute noch? Ein Ziel sollte sein, die persönliche und fachliche Autorität der Funktionsträger in den jeweiligen Tätigkeitsbereichen zu zelebrieren.

Es gibt weitere Aspekte. Bei einigen Bahnen werden noch ganz andere Inszenierungen und auch Ausstellungen anlässlich besonderer Veranstaltungen präsentiert. Der in Mode gekommene Plandampf des Landes Rheinland-Pfalz ist eine der besten Inszenierungen überhaupt. Aber auch Bahnsteigszenen wie Ein- und Aussteigen in historischer Kleidung werden zum Beispiel bei IHS und DEV nachgehalten. Das Gepäck (natürlich alte Koffer, Kisten und Körbe) wird vom Schaffner verladen. Oder auf dem Güterbahnhof wird Be- und Entladung der damaligen Güter wie Kohle, Holz, Steine etc. geübt. Es ist klar, dass ein Ochsen- oder Pferdegespann eine solche Szenerie vollendet. Auch das ist unter Ausstellung und Inszenierung zu verstehen. Oft wird hierbei mit historischen oder Heimat- und Kulturvereinen zusammengearbeitet.

Es geht darum, ganzheitliche Abläufe, wie zum Beispiel in Freiland-

museen, darzustellen. Grob betrachtet sind wir doch eigentlich nichts anderes. Es kommt dabei auf eine Inhaltsvermittlung von Vorgängen und Zuständen an. Natürlich kann man das als Theatralik oder sogar direktes Theater empfinden. Aber das gehört doch einfach dazu. Egal, wie man persönlich dazu steht, die Unverwechselbarkeit unserer Bahn wird damit entscheidend geprägt. Auch das ist für viele Leute ein Grund zum Wiederkommen. Wenn wie im Artikel "Abschied von gestern" (Die Brohltalbahn IV/2004) die dort erwähnten Aspekte noch als weitere Gründe hinzukommen, ist doch der Sinn unseres Tuns erreicht. Wir können die Bahn damit erhalten und brauchen uns um den Bekanntheitsgrad nur wenige Sorgen zu machen.

Für uns Brohltalbahner könnte dies alles auch Berücksichtigung in unseren täglichen Arbeitsabläufen finden. Es sollte zum Beispiel nach Ankunft in Engeln nicht sofort die Lok vom Zug getrennt werden. Es würde sich gut machen, wenn der Lokführer entweder noch aus der Lok herausschaut oder um seine Lok herum tätig werden könnte. Das macht auf viele Gäste nach Abschluss der Fahrt einen guten Eindruck. Dies rundet eine Eisenbahnfahrt für viele erst richtig ab. Gerade auf unserer Steilstrecke sind Maschine und Meister besonders gefordert, den Zug ordentlich auf den Berg zu bringen. Besucher haben ein Gespür dafür, dass die Lokomotive und der dazu gehörige "Meister auf der Maschine" etwas Besonderes darstellen und eine Einheit bilden. Jeder weiß auch heute noch, der Lokführer ist eine fachlich gut ausgebildete Person, nicht nur der Dampflokführer. Das gilt es zu demonstrieren, nicht hochnäsig aber auch nicht kleinmütig, jedoch immer offen zur Kundschaft. Mit dem Herantreten der Leute zur Lokomotive ist Interesse und zugleich auch Wertschätzung verbunden. Dies sollten unsere Lokführer durchaus mit Anwesenheit und Gesprächsbereitschaft zu würdigen wissen.

Manche unserer Zugbegleiter haben es noch nicht verinnerlicht, dass den Fahrgästen während der Fahrt etwas vom Brohltal und seiner Eisenbahn zu vermitteln ist. Die Leute sollen wissen, wo und warum sie heute noch mit der Brohltalbahn durch einen Vulkanpark fahren können. Wer dies ordentlich rüberbringt, wird von den Leuten fast immer beklatscht. Alles das ist auch (schöne) Inszenierung, und das bindet die Gäste mit ein. Das verleitet hoffentlich zum Wiederkommen und vielleicht auch zum Spenden.

Zugservice: Joachim Hillenbrand erklärt den Mitreisenden die Sehenswürdigkeiten rechts und links der Fahrstrecke, Wilfried Thelen versorgt die Fahrgäste mit Getränken (Foto: Michael Baaden)

Beliebtes Motiv für Hobby-Fotografen; Tunnelausfahrt nach Fotohalt und Scheinanfahrt (Foto: Michael Baaden)

Uns Brohltalbahnern fehlt etwas, was speziell die Politiker aller Couleurs gut verstehen. Etwas mehr Selbstdarstellung könnte uns wohl gut tun. Auch das ist Inszenierung im weiteren Sinn. Es nutzt nicht sehr viel, wenn wir alle ruhig im stillen Kämmerlein unsere fachliche Arbeit gut erledigen. Wir leben letztlich nur von der Bekanntheit und unserer Außenwirkung. Unsere Kundschaft ist der normale Besucher.

Der muss mit vielfältigen Inszenierungen auf allen Gebieten erreicht werden, damit er seine Schritte zu uns lenkt.

Michael Baaden

Neuer Prospekt 2005

Der neue Prospekt 2005 der Brohltalbahn liegt seit 10. Dezember 2004 (also fast rechtzeitig) zu den Nikolausfahrten vor. Wir hoffen, dass er wieder so gelungen ist, wie dies bereits für die drei letzten Jahrgänge uns vielfach bestätigt wurde.

Positiv ist festzustellen, dass unser Fahrplan auch weiterhin als überregionales Werbemedium sehr gut nachgefragt wird. So hatten wir dieses Jahr mehr Inserenten, als wir tatsächlich unterbringen konnten. Eine Erhöhung der Seitenzahlen ist aber nicht mehr möglich. Damit einhergehend haben wir den redaktionellen Teil in einigen Darstellungen auf das Wesentliche gekürzt. Gleichzeitig wurde eine weitere Seite über das Ausflugsziel Brohl-Lützing geschaffen, wo der neue Kulturverein für neuen touristischen Schwung sorgen wird: "Brohl brodelt!". Es ergaben sich aus diesem Grund größere Umgestaltungen im hinteren Teil des Hefts.

Ziel unseres Prospektes ist und bleibt, Besucher für unsere Eisenbahn und gleichermaßen für die umgebende Landschaft des Vulkanparks sowie der mittelrheinischen Tal- und Felsenlandschaft zu gewinnen. Unsere neu in den Prospekt aufgenommenen Bilder spiegeln das auch so wider. Wir möchten hiermit dokumentieren, dass wir uns keinen mangelnden Tourismuseinsatz vorwerfen lassen werden.

Das Titelbild stammt von Hans Merzbach und wurde nach der letztjährigen Freischneideaktion nach vielen Jahren wieder möglich. Der Tönissteiner Viadukt ist mit allen Bögen sowie dem Tunnelportal zu sehen.

Wir baten unsere Inserenten wiederum darauf zu achten, dass die Anzeigen in Größe, Form und Stil dem Gesamtbild unseres Fahrplans angepasst gestaltet sein sollten, was aber in einzelnen Fällen wohl nicht ganz einfach zu vermitteln ist.

Die touristischen Inserenten sind aufgefordert, Prospekte von deren Einrichtungen in unserem Bahnhof Brohl B.E. für die Fahrgäste zur Mitnahme auszulegen, aber nicht nur in der Hoffnung, dass dies im Gegenzug gleichfalls geschieht.

Der Prospekt 2005 ist der zweite, der im Fahrplan keine rote Farbe aufweist, d.h. es wird auch in diesem Jahr keine planmäßigen Dampflokfahrten geben. Hier sind alle aufgefordert, das kurzfristig zu ändern und daran mitzuwirken, „damit's im Brohltal wieder dampft!“, sei es in Form von Spenden oder in Form von tätiger Hilfe. Immer nur herumreden hilft nicht. Auf Seite 16 des Prospekts steht jetzt schon zum 4. Mal fast derselbe Text, nur mit geänderten Daten. Ist bei uns kein aktives Interesse mehr an einer betriebsfähigen Dampflok? Die Mallet sollte uns nicht den Blick für das Naheliegende verbiegen!

Michael Baaden

„Dampfzuschlag“ für die 11^{sm}

Spätestens nach dem erfolgreichen Einsatz der Harzmallets ist es das erklärte Ziel unseres Vereins, die nunmehr vereinseigene Brohltal-Mallet 11^{sm} betriebsfähig aufzuarbeiten. Der Vorstand und die Projektgruppe „Aufarbeitung 11^{sm}“ sind hierbei der Auffassung, dass ein regelmäßiger Dampfbetrieb wünschenswert ist, dass hierzu aber erfahrungsgemäß mindestens zwei aufgearbeitete Loks gehören. Davon auszugehen, dass eine Lok mit Fristen ausreicht, um einen Dampfbetrieb planbar anbieten zu können ist, wie die Vergangenheit gezeigt hat, sehr gewagt.

Folglich sollten wir, wenn wir unseren Fahrgästen verlässlich Dampftage anbieten wollen, neben der Aufarbeitung der 11^{sm} auch die bereits begonnene Aufarbeitung der Lok V energisch weiterbetreiben.

So weit die Theorie.

Nun ist aber die Aufarbeitung, wie auch der Betrieb von Dampfloks ein aufwendiges Unterfangen. Bereits eine betriebsfähige Dampflok hält unsere Werkstatt erfahrungsgemäß gut auf Trab. Wie ist es, wenn zwei davon gepflegt werden müssen, davon eine in der aufwendigen Bauart Mallet? Und wie sollen die Kosten für die Aufarbeitung von zwei Loks erbracht werden, wo die Betriebs-GmbH doch schon seit Jahren mit der Finanzierung der Lok V ringt?

„Jaaaa, da müssen Spenden gesammelt werden“ ist die einhellige Antwort. So als wären mit diesem Vorschlag alle Finanzierungsprobleme aus dem Weg geräumt.

Natürlich müssen Spenden gesammelt werden! Natürlich sollte ein publikumswirksamer Dampfbetrieb auch der regionalen Politik und dem Tourismusgewerbe etwas wert sein! Natürlich ist die Lok 11^{sm} technisch einzigartig und somit ein förderungswürdiges technisches Denkmal!

Wir sind mit den entsprechenden Stellen im Kontakt und arbeiten dran.

Aber dürfen wir erwarten, dass wir die Aufarbeitung unserer Vereinsloks weitgehend über Spenden von außerhalb finanziert bekommen? Und was ist mit Folgereparaturen und Fristarbeiten?

Ich habe da so meine Zweifel, ob wir da hauptsächlich auf externes Geld bauen können, wenn es doch letztendlich auch um unsere persönlichen Wünsche geht. Ich zumindest halte es für mein persönliches Anliegen, wenn ich im Brohltal wieder Abdampfschläge hören und Dampfwolken sehen will. Und wenn ich irgendwann einmal tief bewegt die ersten „Gehversuche“ meiner Lieblingslok 11^{sm} auf ihren angestammten Gleisen verfolgen will, muss ich mich wohl oder übel erst mal selbst bewegen. Dastehen und über den fehlenden Dampfbetrieb lamentieren habe ich schon ein paar Jahre probiert, davon ist aber keine Lok ans Fahren gekommen.

Deshalb bin ich mittlerweile der Auffassung, dass ein regelmäßiger Dampfbetrieb, bei dem auch Reparaturen und Fristarbeiten finanziell gesichert sind, nur möglich ist, wenn alle Vereinsmitglieder, die sich so etwas wünschen, auch aktiv dazu beitragen.

Ich habe aus diesem Grund Tobias eine kleine monatliche Einzugsermächtigung erteilt. Es ist nicht viel Geld und es tut mir als monatliche Zahlung nicht weh.

Aber über das Jahr kommt doch schon ein gewisser Betrag zusammen, mit dem Tobias verlässlich kalkulieren kann. Und zwar so lange, wie der Dampfbetrieb ein erklärtes Ziel von Verein und Betriebs-GmbH ist. Es ist mein persönlicher „Dampfzuschlag“, ein kleiner Beitrag zur Finanzierung eines persönlichen Wunsches nach Dampf und Steinkohlequalm. Wenn alle, die in der Vergangenheit Dampfbetrieb gefordert haben, bereit sind, einen kleinen, aber konstanten Beitrag hierzu zu leisten, ist es mir um die Aufarbeitung der Loks nicht bang.

Und wenn Tobias weiß, dass er mit vorausplanbaren Kostenbeiträgen rechnen kann, wird uns auch ein überraschender Schaden wie bei der Lok V nicht mehr aus dem (Fahr-) Plan werfen. Einzugsermächtigungen bekommt Ihr in Brohl oder auf Anforderung per Post.

Stephan Bläsner

Traditions-Dampflokomotive 11^{sm} mit Phonolith-Selbstentlade-Güterwagen im Rahmen der Fahrzeugausstellung zu einem Bahnfest in Brohl (Foto: O.Wildeman)

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS

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

Elisabeth Dietz-Bläsner, Höhr-Grenzhausen
Constantin Bläsner, Höhr-Grenzhausen
Maximilian Bläsner Höhr-Grenzhausen
M.-Josef Paustenbach, Würselen
Beatrix Paustenbach, Würselen
Thomas Paustenbach, Würselen
Wilfried Lenzgen, Niederzissen
Christel Lenzgen, Niederzissen
Matthias Burkert, Koblenz
Hans-Peter Nießen, Düren
Bernd Weidenbach, Bad Breisig

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:

Hierzu gingen noch Spenden von folgenden Personen ein:

Marianne Bermel, Lübeck
Ursula Schmidt, Wetzlar
Dieter Schürmann, Burgbrohl

Es ergibt sich somit ein **Endstand von**

50.788,35 €

Der Vorstand der IBS bedankt sich bei allen Spendern für die seit 1999 dafür eingegangenen Beträge. Nun steht ein wichtiges historisches Fahrzeug dem Betrieb wieder zur Verfügung.

Projekt: Brohltalbahn-Dampflokomotive 11^{sm}

Als nächstes Projekt soll diese originale Mallet-Lokomotive wieder unter Dampf gesetzt werden. Der letzten „Brohltalbahn“-Ausgabe lag dazu ein Prospekt bei. Dieser und

auch andere Aufrufe vorher haben Wirkung gezeigt, folgender Betrag ist bis zum 31.01.2005 für die Wiederinbetriebnahme der 11sm gespendet worden:

6.231,– €

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 Spenden-zertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert.

Hier nun alle Spender bis zum 31.01.2005:

Hans-Josef Merzbach, Bonn
Matthias Burkert, Koblenz
Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim/Ruhr
Nikolaus Sbarounis, Athen
Ortwin Wildeman, Bonn
Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn
Kurt Weiland, Koblenz
Karl-Heinz Weber, Alfter-Witterschlick
Anna Dietz, Burgbrohl
Ernst Krusemarck, Troisdorf
Paul Barfuhs, Köln
Albrecht Hankamer, Burgbrohl
Winfried Bergmann, Wuppertal
Rolf Sonnenberg, Koblenz
Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
Anton Lankes, Bonn
Horst-Dieter Hettler, Waldesch
Hans-Joachim Boltersdorf, Brohl-Lützing
Rolf-Friedrich Kleine, Bonn
Gerd Klein, Andernach
Jürgen Burkard, Heimersheim
Dr. Ulrich Hauth, Koblenz
Dieter Schmelz, Holzhausen
Günter Merzbach, Wachtberg-Adendorf
Klaus Schmidt, Troisdorf
Heinrich Gareis, Bonn
Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH, Niederzissen
Aloys Delfs, Brohl-Lützing
Thomas Bickenbach, Solingen
Werner Bierbrauer, Andernach
Bernd Dettmer, Ense-Bremen
Harald-Lothar Zimmer, Lahnstein

Liebe Mitglieder, spenden Sie auch weiterhin für unsere neue Spendenaktion 11sm.

Als Motivation dazu soll Ihnen der vorherstehende Artikel von Stephan Bläsner dienen.

Tobias Baaden

Sp€nd€rfahrt
am 14.11.2004

Nach der Politikerfahrt am 14.10. waren nunmehr die Spender für die grundlegende Aufarbeitung des VB 50 mit einer Anerkennungsfahrt an der Reihe. Von 66 angeschriebenen Spendern mit einer Summe von jeweils über € 102,00 fanden sich 35 Personen zur besonderen Fahrt ein. Mit den Angehörigen etc. waren fast 55 Personen im Zug vertreten. Der Vorsitzende Joachim Hillenbrand begrüßte um 14.15 Uhr im VB 50 die Gäste. Er übermittelte den Dank der IBS und stellte den aus den Spenden finanzierten sanierten VB 50 vor. Sodann erhob man das Glas auf diese gelungene Angelegenheit. Letzte Arbeiten sind am Fahrzeug noch vorzunehmen. Die von uns eingebaute Heizung war gerade erst tags zuvor fertig geworden. Zwischendurch wurde die in den Wagen neu eingebaute Lüftungsanlage ausprobiert. Ebenfalls konnte an diesem etwas dunklen Nachmittag die neue Beleuchtung demonstriert werden. Sie ist nicht blendend grell, sondern angenehm hell. Sie ist keine Funzel, wie das früher schon mal so üblich war.

Ansonsten diente die Fahrt zum weiteren Kennen lernen und Gespräche führen untereinander und miteinander. Der Vorstand der IBS war auch deswegen vollzählig zugegen. Es ist nicht alltäglich, dass nur die Personen zusammensitzen, die alle ein bestimmtes Interesse haben und dafür auch bereit sind, Geld hinzulegen. Das sind echte Idealisten im besten Sinn.

In Burgbrohl stellte man sich vor dem Fahrzeug zum obligatorischen Bild auf. Im Bahnhof Engeln war später ein solches nicht möglich, da es dort oben ziemlich rau und trüb war. Die Herren Gasper führten bei dieser Gelegenheit einige Interessenten durch ihren neuen Festsaal. Der macht auch einen richtig guten Eindruck.

Gruppenfoto der mitreisenden Spender vor dem mit Ihren Spenden finanzierten, wie neu wirkenden, „Salonwagen VB 50“ im Bahnhof Oberzissen (Foto: Michael Baaden)

Auf der Rückfahrt ergriff der Vorsitzende nochmals das Wort und bat das edle Spenderpublikum, in den Anstrengungen nicht nachzulassen, geht es doch schließlich nunmehr bei unserer neuen Spendenaktion um unser bestes Stück, nämlich Lok 11^{sm}.

Die Fahrt verlief sehr harmonisch. Unser öBL Wilfried Thelen und Helga Düpper kredenzten Kaffee mit Gebäck und regionaltypische Getränke. Alle Gäste äußerten sich sehr zufrieden, nicht nur darüber.

Nach Abschluss der Fahrt begaben sich die meisten Teilnehmer noch in unsere Werkstatt, wo die aktuellen Baustellen besichtigt und kompetent erläutert wurden. Diese waren Lok D 1, D 7 (V 10C), G 117, G 109 und D 5. G 117 war von unserer Jugendgruppe fast fertig gestellt. Es wurde mal wieder mehr gemacht als ursprünglich geplant. Das Ergebnis kann sich sehr gut sehen lassen.

Etwas Statistik:

Von den 66 Spendern haben gespendet:

9	über	€ 1.000,00
12	"	500,00
5	"	400,00
9	"	300,00
15	"	200,00
16	"	110,00
insgesamt		€ 44.683,00

Die restlichen ca. 60 Spender erbrachten eine Spendensumme von rd. € 7.000,00 von jeweils unter € 102,00.

Michael Baaden

Der DruckfehlerTeufel hat wieder zugeschlagen:

Die Bildunterschrift auf Seite 13 –unten– (Heft I/2005) lautet richtig:

Florian Wittmer *(rechts) mit -vl- Ernst Mayer und H.J. Merzbach, hat seine aktive Mitarbeit als „neues" Mitglied in „lebenslänglich" umgewandelt!*

M. d. Bitte um Nachsicht.

AUSBAU B 412

Mitte Oktober 2004 erschien im Breisiger Echo ein Artikel zum kommenden Ausbau der B 412 in der Ortslage Brohl.

Diese Aufnahme vom vergangenen Jahr veranschaulicht bereits die Zielrichtung der damaligen Brücken- und Straßenplanung über das Gelände der Brohlbahn hinweg (Foto: H. J. Merzbach)

Es ging um die Ankündigung des Fahrbahn- und Gehwegausbaus zwischen der alten Post und dem Ortseingang Richtung Burgbrohl.

Es wurde berichtet: Bereits seit Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts waren die Straßenverwaltung und die Ortsgemeinde bemüht, für die Anlieger der Brohltalstraße eine Verbesserung der sich verschlimmernden Verkehrsverhältnisse zu erreichen.

Seinerzeit hatte man wohl mit der baldigen Stilllegung der Brohltalbahn gerechnet.

Bei den Planungen ging man von der Vision aus, die neue Trasse der B 412 auf dem Bereich der Gebäu-

Die fertige Brücke mit der engkurvigen Anbindung an die alte Ortsdurchfahrt und der niveaugleichen Straßenkreuzung der Brohltaleisenbahn (Foto: H.J.Merzbach)

de- und Bahnanlagen der Brohltal-Eisenbahn zu verlegen. Damit wäre die Brohltalstraße zu einer reinen Anliegerstraße geworden. Jedoch musste der Wunsch nach einer Umgehungsstraße mit dem zunehmenden Erfolg des Vulkan-Expreß zu den Akten gelegt werden. Soweit der Bericht.

Spätestens mit dem Eintreten der IBS Ende der achtziger Jahre stand eine Stilllegung der BE tatsächlich nicht mehr zur Debatte. Vielmehr förderte das Land die BE aktiv als überregional weit ausstrahlende Tourismuseinrichtung. Trotz der offiziellen Planungen erfolgte seitens der BE die Einführung des Vulkan-Expreß am 25.03.1977 mit Musik und Publizität. Mit einer baldigen Einstellung der Brohltalbahn rechnete man dort wohl nicht.

Mit der Darstellung im Breisiger Echo hat der Autor zum ersten Mal von der offiziellen Verplanung des Brohltalbahngeländes zugunsten des Straßenausbaus gelesen. Bisher waren solche Ideen immer nur mündlich zu vernehmen. Ein offizieller Charakter war uns damals (ca. 1987) so nicht bekannt geworden, weder von der BEG noch von einer Behörde.

Nachdem diese historische Planung dann nicht zum Zuge kommen konnte, wurde die Beseitigung des Bahnübergangs über die DB-Strecke mit der kreuzungsfreien Anbindung an die B 9 vom Verfahren abgetrennt und fortan eigenständig betrieben.

Der Einweihung dieser Anlagen im Mai 2004 war die Hergabe von rund 1.800 m^2 Brohltalbahngelände für die Brückenanrampung vorausgegangen. Ein weiterer Ausbau der Ortsdurchfahrt wurde bisher nicht durchgeführt. Dazu scheint jedoch jetzt die Zeit gekommen, wobei geplant ist, eine abgespeckte Version auf dem bisherigen Planum durchzuführen.

Michael Baaden

Buntes Treiben
auf dem Umladebahnhof

Neben der Lok 360 573 der Rheinischen Eisenbahn GmbH, die häufig in Brohl ihre arbeitsfreie Zeit verbringt, findet man auf unseren Dreischienengleisen im Umladebahnhof mittlerweile auch oft die Schwesterlok 360 577 sowie 346 972 „Ronneburg“, 346 973 „Beerwalde“ und 202 269, welche sich im Eigentum des Gleisbauunternehmens Gleiskraft GmbH befinden.

Auch die Lok der seltenen Baureihe V 65 „Inge“ der Firma Schreck-Mieves weilt zeitweise bei uns. Da diese Gleisbauunternehmen keine eigenen Triebfahrzeugführer beschäftigen, werden auf diesen Maschinen die Mitarbeiter der Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH für deren Arbeitszugsdienste eingesetzt. Ebenfalls werden durch das Brohltalbahn-Personal Wartungsarbeiten in Brohl ausgeführt. Mittlerweile wurden die Loks auch bereits mehrfach für Güterverkehrsleistungen der Brohltalbahn auf den Gleisen der DB Netz AG vom Stützpunkt Brohl aus eingesetzt.

Um alle Triebfahrzeugführer der Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH auf den Maschinen einsetzen zu können, wurden Anfang Januar Einweisungen auf den Baureihen 202 und 346 als Weiterbildungsmaßnahme durchgeführt.

Auch wurde mit Lok „Inge“ unsere Lok D 2, im Rahmen einer Fahrt zum Niederrhein, zur Getriebeüberholung zur Firma Reuschling nach Hattingen überführt. Mit der Erweiterung der Geschäftsfelder der Betriebs-GmbH wird es also auch zukünftig recht bunt auf unseren Gleisen bleiben.

Stefan Raab

Aufgereiht wie an einer Perlenkette stehen hintereinander die Dieselloks 202 269 mit Bauwagen, 346 972, Lok Inge 346 973 und 360 577, abseits 360 573 (Foto: Stefan Raab)

Letzte Meldung:

Die neue Treppe vom Parkplatz auf dem Umladebahnhof zur Brücke ist im Bau.

Fertigstellung wohl noch zum Saisonbeginn. (Text und Foto: Stephan Raab)