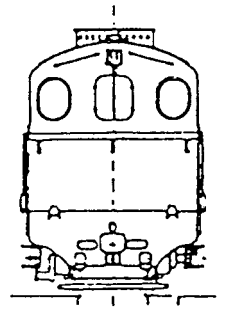


Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

21. Jahrgang
1 / 2009



Aufarbeitung der Dampflok 11sm der Brohltalbahn



Am 4. November 2008 verließ die einzige noch vorhandene Dampflok der Brohltalbahn Nr. 11sm auf einem Straßentieflader ihre Heimat in Brohl, um den ersten Schritt in ein neues Leben zu beginnen. Fahrtziel war die MaLoWa-Eisenbahnwerkstatt in Benndorf am Südharz.

Aufarbeitung der Dampflokk 11sm der Brohltalbahn: Der erste Schritt ist getan.

Am 4. November 2008 verließ die einzige noch vorhandene Dampflokk der Brohltalbahn Nr. 11sm auf einem Straßentiefelader ihre Heimat in Brohl, um den ersten Schritt in ein neues Leben zu beginnen. Fahrtziel war die MaLoWa-Eisenbahnwerkstatt in Benndorf am Südharz.

Dort ist eine umfangreiche Aufarbeitung mit dem Ziel der Betriebsfähigkeit vorgesehen.

Diese besondere Lokomotive der Bauart Mallet ist das einzige bewegliche Denkmal des Landes Rheinland Pfalz. Eine denkmalgerechte Vorgabe ist daher die Erhaltung bzw. Wiederherstellung des optischen und technischen Zustandes der Maschine, wie sie zuletzt bei der Brohltalbahn bis Januar 1966 im Einsatz war.

Nach über vier Jahren Spendeneingängen aus privater und öffentlicher Hand ist ein ansehnlicher Betrag gesammelt worden, welcher es nun der Interessengemeinschaft

Brohltal-Schmalspureisenbahn (IBS) ermöglicht hat, den Beginn der Restaurierungsarbeiten zu veranlassen. Die Gesamtkosten für die betriebsfähige Aufarbeitung werden ca. 450.000,- € betragen.

Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, ist die IBS noch auf weiterhin rege Spendentätigkeit angewiesen:

Spendenkontonummer 518 548 bei der Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10, Verwendungszweck: 11sm. Die Spenden sind von den Finanzämtern als gemeinnützig anerkannt. Die Fertigstellung der Lokomotive ist gemäß der Terminplanung der Eisenbahnwerkstatt im Frühjahr 2010 vorgesehen.

Text und Fotos: Karsten Friedrichs



Kleine Vorgeschichte: und zweitens kommt es anders

... als man denkt. So geschah es uns mal wieder, diesmal mit Lok 11sm bei der Auftragsvergabe. Im 2. Halbjahr 2007 war unsere Techniktruppe mit der Ermittlung der Aufarbeitungsvorgänge und der daraus resultierenden Kosten stark im Einsatz. Es hatte sich gezeigt, dass man in Meiningen wohl nicht an unserem Umsatz interessiert war. Daher kamen wir mit der Firma ZOS in České Velenice (ehem. AW) in Kontakt. Das Werk dort wurde besucht. Bis Jahresende kam man überein, wie die Angelegenheit ablaufen sollte. Auch preislich konnte eine Übereinkunft erzielt werden. Es schleppte sich alles etwas hin, im Dezember 2007 konnte der Auftrag erteilt werden.

Dann aber ging es nicht weiter. Es verstärkten sich gewisse Gerüchte über wirtschaftliche Schwierigkeiten. Einige Personen waren dort wohl nicht mehr zu erreichen. Wir

bemühten die Deutsch-Tschechische Handelskammer um Auskunft. Es zog sich alles in die Länge. Auf einmal hieß es, ein neuer Werkleiter sei jetzt da und man müsse alles noch einmal bereden. Das endete dann in der Hiobsbotschaft, dass alles € 100.000,- teurer würde. Die Kommunikation gestaltete sich eigentlich immer recht schwierig mit der tschechischen Sprache, aber auch mit konkreten Vereinbarungen. Konnte diese Firma noch ein ernstzunehmender Partner sein?

Für uns war im Juni das schnelle Ende der Diskussion angesagt. Für das Geld könnte man wahrscheinlich auch "im Westen" weiterkommen. So fragten wir bei fünf bekannten Firmen an, von denen drei mit uns in Geschäftsbeziehung stehen. Eine Absage erfolgte schon vorab, eine hatte nicht geantwortet, die anderen versorgten uns mit Angeboten, die zwar nicht ganz ver-

gleichbar waren, aber immerhin und das in akzeptabler Zeit.

Die Variante, den Kessel woanders bauen zu lassen als den Rest der Lokomotive, schied bald aus. Es ist später immer der Andere daran schuld, wenn was nicht zusammenpasst. Somit wurde der Firma MaLoWa Bahnwerkstatt in Benndorf/Sachsen-Anhalt der Gesamtauftrag im September 2008 erteilt. Die Arbeiten werden dort vorgenommen. Den Kessel lässt man in Pila/Polen bauen. Sei's drum, es wird ein neuer Kessel nach den europäischen Vorgaben sein. Daran sollte nichts auszusetzen sein.

Nach all unseren Möglichkeiten werden die Arbeiten fachlich von uns begleitet werden. Die Bauzeit wird mit 18 Monaten veranschlagt. Unsere beiden polnischen Px-Lokomotiven werden beim Arbeitspreis in Zahlung gegeben.

Michael Baaden