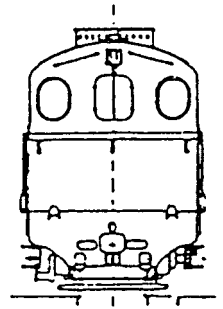


# *Die Brohltalbahn*



Mitteilungen der Interessengemeinschaft  
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

21. Jahrgang  
II + III / 2009

## Endlich in Brohl angekommen



Nach vielen Irrungen und Wirrungen traf am 29. Januar 2009 endlich die Mallet-Dampfok E 168 aus Portugal per Straßen-Tieflader in Brohl ein. Mehr dazu in dieser Ausgabe.

## Mallet-Dampflok E 168 aus Portugal in Brohl eingetroffen.

Am 21.01.2009 war es endlich so weit: Neben unserer 11<sup>sm</sup> ist nun eine weitere Lokomotive dieser Bauart und Spurweite bei uns.

In Portugal waren bis Ende der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts noch mehrere Mallet-Loks der Bauart B´Bn4vt und (1B)´Cn4vt der Minho e Douro-Gesellschaft in der Region Porto und auf den vom Dourotal abzweigenden Seitentalstrecken in Betrieb gewesen. In den Jahren 1905 bis 1914 lieferte Henschel mehr als 20 Maschinen dieser Bauarten für Meterspur, die sich sehr gut bewährten.

Die Dourotalstrecke von Porto nach Pocinho ist in 1668mm-Breitspur ausgeführt, während die von Régua, Tua und Pocinho ausgehenden Seitentalstrecken eine Spurweite von 1000mm aufweisen. Diese Strecken sind mittlerweile fast alle stillgelegt worden, kürzlich die Verbindung von Tua nach Mirandela wegen eines Unfalls (miserabler Gleiszustand), und diese wird trotz öffentlicher Proteste wohl nicht mehr in Betrieb gehen.

Die dampfbetriebenen Vorortbahnen von Porto sind teilweise in das



Da sah sie schon fast so aus wie zur Zeit: E 168 in Tua im Mai 1992

Foto: Dave Rowland

elektrisch betriebene Metro-System integriert bzw. stillgelegt worden. Offensichtlich taten einige dieser Mallets danach Dienst auf den von Régua, Tua und Pocinho ausgehenden Meterspurstrecken. Die Linie von Pocinho nach Duas Ingreas ist schon länger nicht mehr in Betrieb, von Régua in Richtung Chaves besteht nur noch bis Vila Real Schienenverkehr.

Glücklicherweise wurden etliche dieser historisch so wichtigen Maschinen nicht verschrottet, sondern sind bzw. waren an verschiedenen

Standorten im Dourotal geschützt oder im Freien abgestellt. Bereits 1992 erwarb der Verein „La Traction“, welcher auf der „Chemins de Fer du Jura“ in der Westschweiz einen Museumsbahnbetrieb durchführt, je eine Mallet-Lok der Bauart (1B)´Cn4vt und B´Bn4vt und ließ sie in Meiningen aufarbeiten. Ein Besuch lohnt sich, um einen Eindruck von dieser Baureihe zu erhalten.

Nachdem abzusehen war, dass für die Inbetriebnahme der 11<sup>sm</sup> eine realistische Chance bestand, wurde im August 2006 im Vorstand im Hinblick auf einen kontinuierlich durchzuführenden Dampfbetrieb der Erwerb einer zweiten Lokomotive dieser Bauart in Erwägung gezogen.

Da noch mehrere Mallets in Portugal vorhanden waren, fuhr dann Anfang 2007 ein Team der IBS dorthin, um den Zustand der Loks näher in Augenschein zu nehmen und um eine Vorentscheidung treffen zu können.

Es wurde dann die Lok E 168 der Bauart B´Bn4vt, die in einem Schuppen in Pocinho abgestellt war, als bestgeeignete Maschine ausgewählt. In Nachverhandlungen mit der CP wurde ein günstiger Preis erreicht, so dass der Kauf beschlossen werden konnte.



Einsatz im Vorortverkehr: Lok E 168 im Depot in Porto im März 1972

Foto: Günter Haslbeck



Abladen vom Straßentiefelader in Brohl am 29.01.09

Foto: K. Friedrichs

Obwohl dann die Zahlung schon im April 2007 erfolgte, sollten noch fast zwei Jahre ins Land gehen, bis das gute Stück endlich in Brohl eintraf. Hauptgründe für die Verspätung war die Inkompetenz des erstbeauftragten Spediteurs sowie das langwierige und komplizierte Genehmigungsverfahren für den Schwertransport über Land durch Portugal, Spanien und Frankreich.

Schlussendlich konnte der zweite Spediteur, die Fa. Hack aus Neuwied, die Probleme überwinden und am 21.01.09 die Fracht mit wegen der Transporthöhe demontiertem Führerhaus und Schornstein



Kommen und gehen: Lok E 168 nach dem Abladen und Lok VI vor dem Abtransport .

Foto: K. Friedrichs



Warten auf bessere Zeiten: E 168 im Schuppen in Brohl

Foto: K. Friedrichs

sicher nach Brohl bringen.

Der optisch nicht sehr ansprechende äußere Zustand bei der Anlieferung sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich Rahmen, Fahrwerk und Dampfmaschine der E 168 nach ersten Eindrücken in besserem Zustand als bei der 11<sup>sm</sup> befinden. Nach über 20 Jahren Standzeit ließ sich die Maschine incl. Schiebern und Kolbenstangen noch leicht bewegen!

Aufgrund der Situation, dass noch nicht einmal für die 11<sup>sm</sup> die Aufarbeitungskosten gedeckt sind, ist an eine Inbetriebnahme der E 168 in den nächsten Jahren nicht zu denken. Trotzdem ist es sinnvoll, lang-

fristig eine bauartgleiche Ersatzlok für die 11<sup>sm</sup> mit ähnlicher Leistung in der Planung zu haben, denn mit nur einer Dampflok ist auf Dauer ein kontinuierlicher Dampfbetrieb im Brohltal nicht realisierbar. Man denke nur an Auswasch- und Reparaturtage, die dann mit einer Reservelok einen planmäßigen Dampfbetrieb weiter möglich machen.

Wir können froh sein, dass es gelungen ist, eine solche Rarität noch erwerben zu können. Es wird interessant sein, zu verfolgen, was mit den restlichen Mallets in Portugal noch geschehen wird.

**Karsten Friedrichs**

# TÖNISSTEINER

## SPENDET FÜR 11<sup>SM</sup>

Seit November 2008 befindet sich unsere Mallet-Lok 11<sup>SM</sup> im Eisenbahnausbesserungswerk Klostermansfeld bei Halle in der Aufarbeitung.

Um diese Restaurierung zu unterstützen und gleichzeitig ihre Verbundenheit zur Schmalspurbahn im Brohltal zu bekunden, überreichten die geschäftsführenden Gesellschafter des Privatbrunnens Tönissteiner Sprudel, Klaus Körner und Tilmann Kerstiens, zu Beginn einer kleinen Feierstunde einen Scheck über 5.000 Euro an die Vorsitzenden der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn Joachim Hillenbrand und Stephan Pauly.

Wie Joachim Hillenbrand erklärte, hofft man, dass Ostern 2010, zum 175jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland, die Lok wieder auf den heimischen Gleisen rollen kann, denn auch im Brohltal wird dieses Ereignis gebührend gefeiert werden.

Die Spender zeigten sich sehr interessiert über den von uns mit der Fa. MaLoWa vereinbarten Arbeitsplan der einzelnen Sanierungsschritte. Zugleich zeigte man sich



tief beeindruckt vom Umfang aber auch vom Kostenrahmen einer solch grundlegenden Aufarbeitung. Die IBS freut es, daß wieder ein heimischer Betrieb (auch Lieferant der Brohltalbahn) sich unserem außerordentlichen Projekt einer Heimatinitiative etwas anderer Art verbunden fühlt.

So wie das Mineralwasser gehört auch die Brohltalbahn zur Kultur des Brohltals dazu.

Die Herren der Fa. Tönissteiner erkannten ausdrücklich die Leistungen der IBS zur Erhaltung der Brohltalbahn an, sei es auf touristischem

oder auch auf ideellem Gebiet. Und 13 Vollarbeitsplätze bietet unsere Betriebs-GmbH mittlerweile auch.

Stephan Pauly dankte herzlich den Sponsoren für ihre Großzügigkeit. Er äußerte auch den etwas frommen Wunsch nach weiteren edlen Unterstützern mit diesen Spendenhöhen. Bisher sind rund 70% der Investition gesichert. Zur Anerkennung Ihrer Spende bekamen die Herren eine Urkunde und die Zuwendungsbescheinigung überreicht sowie den Beifall der anwesenden IBS-Mitglieder.

**Michael Baaden**