



# Die Brohltalbahn



## 40 Jahre **VULKAN-EXPRESS**

### Inhalt

Editorial / Impressum	2	„Vulkan-Expreß“ auf Achse: Messe-Eindrücke	14
40 Jahre „Vulkan-Expreß“	3	Neues aus der Brohler Werkstatt	16
„Vulkan-Expreß“ vor 40 Jahren - Was ist aus ihm geworden?	6	Blick über den Zaun: Rückkehr des Triebwagens T2 der RSE AG	18
Güterbahnhof Schweppenburg	8	Bericht des Schatzmeisters	19
VT 30 einst und jetzt	11	Kinderaltersgrenze vereinheitlicht	19
Klingstein und Künstlerblut - oder: Was aus Brenk so alles exportiert wurde	12	Neuer Vulkan- und Panoramaweg	20

## Editorial

*Liebe Leserinnen und Leser,*

der Frühling ist da! Schon seit Anfang März fährt der „Vulkan-Expresß“ im Rahmen der Frühlingsfahrten auch die „Berg-Bahnhöfe“ Brenk und Engeln wieder an. Nun starten wir wieder durch in die Sommersaison.

Der „Vulkan-Expresß“ fährt in seine 40. Saison! Unglaublich, dass aus dem aus einem Wagen und der Lok D4 bestehenden kleinen Zug von 1977 über die Jahre ein stolzer „Lindwurm“ mit oft stattlicher Länge geworden ist! Am 25. März, dem Stichtag der 1. Fahrt des „Vulkan-Expresß“ vor 40 Jahren, haben wir das freudige Ereignis mit vielen IBS-Vereinsmitgliedern und zahlreichen Vertretern aus der Politik und der Tourismuswirtschaft ausgiebig gefeiert. Zu feiern gab es gleichzeitig den 30. Geburtstag der IBS, ohne die es – und das kann man mit Sicherheit sagen – die Brohltalbahn schon lange nicht mehr geben würde. Wir berichten zu beiden Jubiläen und von der Sonderfahrt mit Lok „11<sup>sm</sup>“ nach Engeln ab Seite 3.

Der Entwicklung des „Vulkan-Expresß“ und der Brohltalbahn sind auch zwei Artikel von Maxim Roßdeutscher und Volkhard Stern gewidmet: Maxim Roßdeutscher beleuchtet sehr anschaulich, was aus den 1977 eingesetzten Fahrzeugen, also des VB 50 und insbesondere der damaligen Zuglok D 4 geworden ist. Volkhard Stern nimmt uns mit auf eine spannende Zeitreise zum Güterbahnhof Schweppenburg.

Mit großer Werbewirkung wollen wir das 40. Bestehen des „Vulkan-Expresß“ ausgiebig würdigen. Wie angekündigt, haben wir seit Februar auf verschiedenen Messen und Ausstellungen in Essen, Lahnstein, Bad Godesberg und Dortmund kräftig die Werbetrommel gerührt. Mit dem neuen Schiffs-Kombiangebot (jeden Freitag von Mai bis September) und den interessanten Radfahrmöglichkeiten von Engeln zur Ahr, zum Rhein und zur Mosel sind wir gut gerüstet, um im Jubiläumsjahr hoffentlich viele zufriedene Gäste mit Dampf & Diesel vom Rhein in die Eifel zu bringen!

Zünftig feiern möchten wir die Jubiläen am letzten August-Weekend mit allen Vereinsmitgliedern, Freunden, Anwohnern und Gästen der Brohltalbahn! An beiden Tagen wird das große Bahnfest ein reichhaltiges Programm bieten - an möglichst vielen Stationen möchten wir Attraktionen anbieten. Jeder kann sich einbringen und das Fest zum Erfolg für die Region und die Brohltalbahn machen! Ideen und Angebote für Kooperationen nimmt die Redaktion gerne entgegen.

Verraten können wir schon heute, dass es wieder einen dichten Taktfahrplan und den Einsatz von Gastfahrzeugen befreundeter Bahnen geben wird!

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

*Michael Hergarten, AKL Presse- und Öffentlichkeitsarbeit*

## Impressum

### Herausgeber:

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V.  
Sitz: Brohl-Lützing / Rhein

### Geschäftsstelle:

Kapellenstraße 12, 56651 Niederrissen  
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03; Fax 0 26 36 / 8 01 46  
Internet: [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de)  
E-Mail: [ibs@vulkan-express.de](mailto:ibs@vulkan-express.de)  
Facebook: Brohltalbahn / Vulkan-Expresß

### Verantwortlicher Redakteur:

Michael Hergarten, Ostenhellweg 1, 44135 Dortmund  
Tel.: 02 31 / 2 88 62 62 - E-Mail: [presse@brohltalbahn.de](mailto:presse@brohltalbahn.de)

### Druck und Verarbeitung:

Druckerei Schmidgen, An der Raste 4, 56653 Wassenach  
Tel.: 0 26 36 / 47 81 - E-Mail: [info@druckerei-schmidgen.de](mailto:info@druckerei-schmidgen.de)

### Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

45 € Einzelpersonen  
20 € Schuler / Studenten / Jugendliche  
70 € Familien

### Konten der IBS:

#### Für Beiträge:

IBAN: DE85 5775 1310 0000 4131 95  
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

#### Für Spenden:

IBAN: DE79 5775 1310 0000 5185 48  
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

#### Erscheinungsweise: vierteljährlich

**Redaktionsschluss** für die nächste Ausgabe ist der 31. Mai 2017.

Nachdruck und Vervielfältigung von Texten und Bildern nur mit Erlaubnis des jeweiligen Urhebers!

Titelbild: D 1 und 11<sup>sm</sup> mit dem Vulkan-Expresß auf dem Oberzissener Viadukt am 25. März 2017 *Foto: Maxim Roßdeutscher*

### Sonderfahrten / Termine 2017

*seit Anfang Mai:* jeden Freitag Kombiangebot Schiff / Bahn mit der „MS Beethoven“ (bis Ende September)

07. Mai: Frühstücksfahrt

20. Mai: Früh-Kölsch-Fahrt

25. Mai: Eröffnung Vulkan- und Panoramaweg Burgbrohl (s. S. 20)

01. Juni: Frühstücksfahrt

04./05. Juni: Dampfbetrieb an Pflingsten

**Vormerken:** 26./27. August: Großes Bahnfest „40 Jahre Vulkan-Expresß“

# 40 Jahre „Vulkan-Expresß“



## Brohltalbahn feiert Geburtstage des „Vulkan-Expresß“, der IBS und der Betriebs-GmbH

▲ Gruppenbild des aktiven Betriebspersonals beim Zwischenstopp des Sonderzuges im Bahnhof Niedzissen am 25. März 2017. (v. l. n. r.): Paul Mandt, Bernd Düpper, Heinz-Wolfgang Lehner, Tobias Baaden, Thomas Bickenbach, Andreas Thiel, Joachim Kluthausen (Zugführer), Michael Haubner, Stephan Pauly, Günther Hündgen, Joachim Hillenbrand, Günter Völler, Johannes Schittko, André Zavelberg, Stefan Raab, Harald Zimmer und Simeon Langenbahn.

Foto: Ulrich Clees

► Extra für das Jubiläum wurden Sonderfahrkarten aufgelegt.

Im März 2017 gab es gleich mehrere Geburtstage zu feiern – solche mit europäischer Tragweite wie die vor 60 Jahren erfolgte Unterzeichnung der Römischen Verträge zur Gründung der heutigen Europäischen Union oder auch das 40-jährige Jubiläum des Kraftwerk-Albums „Trans Europa Express“. Doch auch im Brohltal gibt es etwas zu feiern: am 25. März 1977 verkehrte der erste „Vulkan-Expresß“ für Ausflügler vom Rhein in die Eifel. Damit war der Personenverkehr auf der Brohltalbahn wiedergeboren worden. Mit einem Festakt am 40. Jahrestag feierte die IBS dieses Ereignis mit der Politik, der Touristik und allen Unterstützern und Freunden der Brohltalbahn im Rahmen einer Sonderfahrt mit der Dampflo-

„11<sup>sm</sup>“ bis hinauf nach Engeln.

Doch zunächst zur Vorgeschichte: Nachdem die Brohltalbahn bereits 1961 den öffentlichen Personennahverkehr von den zuletzt zwischen Brohl und Oberzissen pendelnden Triebwagen auf die im damaligen Zeitgeist „modernen“ bahneigenen Omnibusse verlagert hatte und ab 1974 sogar die Bahngleise zwischen Engeln, Weibern und Kempenich komplett demontierte, schien der Fortbestand der Bahn spätestens ab Ende der 1970er Jahre mehr als unsicher. Zwar hatte die Beschaffung von drei Diesellokomotiven (D1 bis D3) ab 1965 eine deutliche Vereinfachung des Betriebs ermöglicht. Dass das Ende des stetig abnehmenden Güterverkehrs



aber auch nur noch eine Frage der Zeit war, schien damals niemand anzuzweifeln.

Umso überraschender wurde 1977, als die letzten Eifeler Dampfloks in Mayen und Stolberg seit etwa zwei Jahren abgestellt waren, die Idee eines touristischen Personenverkehrs auf der Brohltalbahn geboren: nachdem mehrere Vereinigungen von Eisenbahnfreunden zunächst vergeblich versucht hatten, in Brohl Fuß zu fassen, entwickelte die Geschäftsführung der Brohltal-Eisenbahn GmbH (BEG) unter Geschäftsführer Walter Henseler selbst

das Konzept eines Personenzuges zwischen Brohl und Engeln. Ein Name für den neuen „Expresszug“ war ebenfalls schnell gefunden: die Fahrt durch die Vulkanlandschaft im Brohltal sollte prägend werden für den heute europaweit bekannten „Vulkan-Express“.

Unter reger Anteilnahme der Bevölkerung und geladener Gäste machte sich der anfangs aus der Diesellok „D4“ und dem einzigen erhaltenen Personenwagen „VB 50“ bestehende Zug am 25. März 1977 erstmals auf den Weg nach Engeln. Von nun an konnte der Zug für Schulklassen, Vereine und Gruppen gechartert werden, im Juli und August fuhr man zudem jeden Freitag um 14:10 Uhr für Jedermann durch das idyllische Brohltal. Der Personenverkehr auf der Brohltalbahn rollte wieder und 1979 konnten bei 28 Fahrten – nun fuhr man samstags und zusätzlich im September – immerhin 1.700 Fahrgäste gezählt werden!

Während der Güterverkehr in den Folgejahren weiter nachließ – so wurde z. B. 1983 die Lavaverladung in Weiler eingestellt – konnte der „Vulkan-Express“ langsam auf weiterhin recht geringem Niveau fortentwickelt werden. Mit einem ausgeweiteten Fahrplan wuchsen die Fahrgastzahlen stetig, insbesondere nachdem 1985 ein zweiter Personenwagen, der offene „Cabrio-Wagen“ 458 in Betrieb genommen wurde. Doch alle Bemühungen reichten nicht aus, um die Zukunft der Bahnstrecke nachhaltig zu sichern. Obwohl die BEG keine nennenswerten Verluste gemacht hatte, war die Stilllegung der Brohltalbahn in der zweiten Jahreshälfte 1987 beschlossene Sache!

Dies wollten die Eisenbahnfreunde, die die BEG stets unterstützt hatten, nicht tatenlos mit ansehen. Sie gründeten daher am 2. September 1987, also vor 30 Jahren, unsere noch heute aktive IBS. Mit fortan noch weiter verstärktem Engagement in der Werbung und Öffentlichkeitsarbeit unterstützten unsere



▲ Zahlreiche Medienvertreter fanden den Weg zu uns nach Brohl. Stephan Pauly gibt bereitwillig ein Interview. Foto: Ulrich Clees



▲ Die IBS konnte zahlreiche Gäste, unter Ihnen Landrat Dr. Jürgen Pföhler zum Jubiläum begrüßen. Foto: Maxim Roßdeutscher

Mitglieder nun auch aktiv im Zugdienst: erste Ausbildungsgänge wurden abgeschlossen, so dass das Zugpersonal ehrenamtlich durch den Verein gestellt werden konnte. Auch beschaffte die IBS über gute Kontakte zu anderen Bahnen weitere Personenwagen. Die starke Presseresonanz zur immer noch im Raum stehenden Stilllegung tat ihr übriges: mit 7.200 Fahrgästen vollendete man eines der ereignisreichsten Jahren in der Geschichte der Brohltalbahn mit einem neuen Rekord!

Zur Ruhe kam unsere kleine Bahn dennoch nicht. Wirtschaftliche Gutachten veranlassten die BEG, den Bahnbetrieb vollständig auf die IBS zu übertragen. Den Busverkehr gliederte man in eine eigene GmbH aus. Die IBS gründete daraufhin eine eigene Betriebsgesellschaft, um den Betrieb des Personen- und Güterverkehrs eigenverantwortlich zu übernehmen. Die „alte“ BEG blieb fortan nur noch für die Infrastruktur zuständig. Mit dem Kauf weiterer Personenwagen und dem Ausbau des Fahr-

plans entwickelte sich der „Vulkan-Expreß“ nun endgültig zum Erfolgsmodell! Der kleine Zug wurde immer länger und war nun immer öfter im Brohltal zu sehen! Mit der Wiederinbetriebnahme der einzigen erhaltenen Brohltalbahn-Dampflok „11<sup>sm</sup>“ im Frühjahr 2015 haben wir einen weiteren Meilenstein erreicht: mit einem Fahrplan, der im Sommer täglich außer montags Fahrten in die Eifel anbietet, werden nun jährlich zwischen 65.000 und 80.000 Fahrgäste befördert! Die Erfolgsgeschichte „Vulkan-Expreß“ ist damit unverkennbar zu einem maßgebenden touristischen Highlight der Vulkanregion Laacher See geworden!

Diesen Erfolg gilt es zu feiern! Bevor am 25./26. August unser großes Bahnfest steigt, nutzten wir den 40. Jahrestag der Jungfernfahrt unseres „Vulkan-Expreß“ für eine Sonderfahrt mit Lok „11<sup>sm</sup>“ von Brohl bis hinauf nach Engeln. Bei strahlendem Sonnenschein konnte unser 1. Vorsitzender, Stephan Pauly, im Namen der IBS rund 170 geladene Gäste am Bahnsteig in Brohl begrüßen. Mit Landrat Dr. Jürgen Pföhler und den Verbandsbürgermeistern Johannes Bell und Bernd Weidenbach gab sich auch die Politik die Ehre und freute sich in kurzen Grußworten gemeinsam mit den Gästen über das in den letzten 40 Jahren durch die IBS Geschaffene.

Um 10:45 Uhr gab Landrat Dr. Pföhler schließlich den symbolischen Abfahrtauftrag zur Jubiläumsfahrt. Bei schönstem Frühlingwetter rollte der Sonderzug – übrigens als erster Dampfzug 2017 – durch das sonnige Brohltal. Zahlreiche Fotografen säumten die Strecke, hatte sich die Nachricht, die Dampflok würde bis Engeln fahren, doch offensichtlich hinter den Kulissen schnell herumgesprochen. Und so war auch für viele Festgäste die Fahrt über die Steilstrecke an diesem Tag noch etwas besonderer als sonst schon! Das Arbeiten der Maschine in der Steigung von 1:20 war ein akustisches Feuerwerk, gekrönt durch den traumhaft blauen



▲ 11<sup>sm</sup> zieht den Jubiläumszug auf der Steilstrecke.

Foto: Maxim Roßdeutscher



▲ Fleißige Helfer verteilen die Sonder-Fahrkarten an die Festgäste.

Foto: Ulrich Cless

Himmel! Gegen 12:30 traf der Zug schließlich am Endbahnhof in Engeln ein. Dort war ein reichhaltiger Imbiss für die Festgesellschaft vorbereitet.

Vor der Rückfahrt wurde die Dampflok ans talseitige Zugende umgesetzt. D1 übernahm bis Oberzissen die Zugspitze, bevor Lok „11<sup>sm</sup>“ ab dort den Zug wieder selbstständig führen durfte.

Im Zug herrschte während des gesamten Tages eine fröhliche und begeisterte Atmosphäre. Gäste und Personal, Politiker und sogar einige

„normale“ Fahrgäste, die durch Zufall den Weg zu unserem Jubiläumszug gefunden hatten, tauschten sich angeregt aus. Zum Abschluss des Jubiläumstages verabschiedete die IBS die zahlreichen Gäste am Bahnhof Brohl BE. Für den Vorstand und viele IBS-Mitglieder stand allerdings noch ein weiterer wichtiger Programmpunkt auf der Agenda: ab 16:30 Uhr wurde im Gasthaus Vulkan Waldfrieden die diesjährige Jahreshauptversammlung abgehalten.

Michael Hergarten

## Der „Vulkan-Expreß“ vor 40 Jahren - Was ist aus ihm geworden?



1

▲ Helmuth Hombach fotografierte 03. April 1977 den zweiten „Vulkan-Expreß“-Sonderzug mit D4 und VB 50 im Bahnhof Brohl BE.

Vor nun mehr als 40 Jahren, es war der 25. März 1977, verkehrte der erste „Vulkan-Expreß“ auf der schmalspurigen Brohltalbahn vom Rheintal bis hinauf in die Eifel. Erst wenige Jahre zuvor wurde die Trasse zwischen Engeln, Weibern und Kempenich stillgelegt und demontiert. Zeitig zum 40-jährigen Jubiläum unseres kleinen Expresszuges stellt sich nun berechtigterweise die Frage, was seit seiner ersten Fahrt aus den ursprünglichen Fahrzeugen geworden ist.

Der „Ur-Vulkan-Expreß“ (Bild 1) bestand damals aus Diesellokomotive D4 (Bj. 1958) und Personenwagen VB 50 (ehem. Triebwagen VT 50). Die Diesellokomotive D4 bewährte sich auf der Brohltalbahn leider nicht und somit wurde sie Ende der 1980er Jahre in die Schweiz an die Rhätische Bahn verkauft. Dort erfuhr

sie eine Remotorisierung sowie eine Generalüberholung und ist bis heute im alltäglichen Betriebseinsatz, vornehmlich im Rangierbetrieb in Untervaz, anzutreffen. Im Sommer 2013 hatte ich wiederum das Glück, sie in Landquart (RhB) anzutreffen. Die Aufnahmen 2

und 3 zeigen die modifizierte Maschine im aktuellen Farbleid.

Der VB 50 wiederum ist dem „Vulkan-Expreß“ treu geblieben. Seit 2004 präsentiert sich der frisch restaurierte und einzig überlebende Personenwagen der



2

alten Brohltalbahn im Sonderzugeinsatz. Verständlicherweise wird er seitdem geschont. Die vierte Aufnahme zeigt ihn im Sommer 2015 unmittelbar hinter der zu diesem Zeitpunkt erst kürzlich wieder in Betrieb genommenen Mallet-Dampflokomotive „11<sup>sm</sup>“. Der Hochbetrieb an Dampf-Wochenenden fordert ihn manchmal als eiserne Reserve auch im Regelbetrieb auf die Strecke.

Mit der fünften Aufnahme möchte ich diesen kurzen Rückblick beenden. Erstaunlich, auf welcher Erfolgsschiene sich der Vulkan-Express seit 1977 bewegt! Die steigenden Fahrgastzahlen zwangen zu weiteren Fahrzeugbeschaffungen. So traf im Jahre 1998 ein würdiger D4-Nachfolger, die mitunter stärkste Schmalspurdiesellokomotive Deutschlands (neben den 'Harzkamelen' der HSB), die D5, ein. Zehn Jahre später ging diese nach erfolgreicher Restaurierung in den Betriebseinsatz. Ebenso mussten weitere Reisezugwagen beschafft werden. So gelang es der IBS von der Schweizer Berner Oberland-Bahn (BOB) einige Personenwagen zu übernehmen. Mittlerweile sind diese gar nicht mehr aus dem Brohltal wegzudenken.

Bleibt zu hoffen, dass eines Tages die Ur-Vulkan-Express-Lokomotive D4 den Weg nach Hause in die schöne Eifel finden wird. Als Prototyp für die Bundesbahn-V51/V52 (diese basieren auf unserer ehemaligen D4) stellt diese nämlich eine Besonderheit in Deutschland dar.

*Maxim Rofsdeutscher*

► **Bild 3:** Unsere ehemalige D4 rangiert im Sommer 2013 im Bahnhof Landquart.

**Bild 4:** Lok 11<sup>sm</sup> zieht den heute deutlich längeren Vulkan-Express bei Weiler bergwärts.

**Bild 5:** Ein ungewohntes und seltenes Bild ist die Kombination der D5 mit einer der kleineren Dieselloks.

*Fotos: Maxim Rofsdeutscher*



## Der Güterbahnhof Schweppenburg



▲ In Schweppenburg Gbf steht der Leerpark aus sechs Schwefel-Wagen (Serie 521 bis 532 von 1960 / 61 mit 32 t Nutzlast) sowie rechts dem Herbrand-Wagen 513 (1951 ex Engelskirchen-Marienheider Eisenbahn, 15 t Nutzlast) zur Beladung unter der Sturzrampe bereit. Eine zweite Garnitur wird derweil im Rheinhafen entladen. Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, 1961

Bei km 2,95 der Brohltalbahn befand sich kurz vor dem Haltepunkt Schweppenburg der gleichnamige Güterbahnhof, einer der kleinsten seiner Art in unserer Region. Er wies lediglich ein Ladegleis und drei Weichen auf.

Während der „Bims- und Lava-Ära“ wurde hier von 1954 bis 1967 gemahlener Lavastein („Lavalith“), der im Umkreis abgebaut und als Baustoff verwendet wurde, von Lastwagen in Schüttgutwaggons umgeladen und ganze vier Kilometer auf der Schiene zum Brohler Hafen transportiert. Grund war die Enge im Rheinhafen, weswegen die Lastwagen nicht direkt die dortigen Bunker erreichen konnten. Auf seiner Kurzfahrt (laut damaliger Lokalpresse ein „schlechter Witz“) musste der Güterzug dreimal „Kopfmachen“, also die Fahrtrichtung wechseln. 1956 wurden 57.000t, 1961 sogar

115.000t befördert.

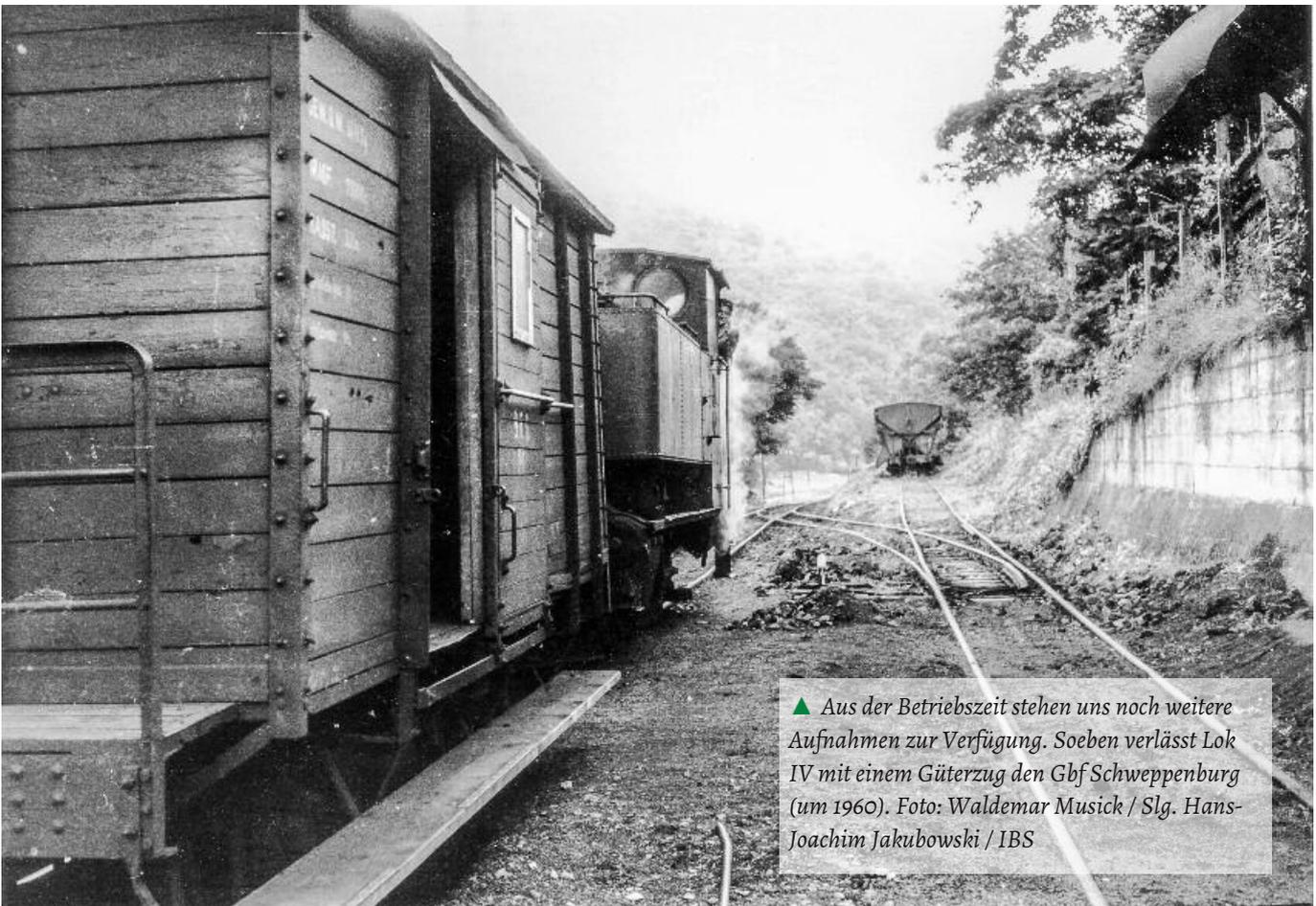
Nach 1967 verfiel die Anlage und wuchs

langsam zu. Unser Bildvergleich zeigt zunächst dieselbe Situation 1961 und

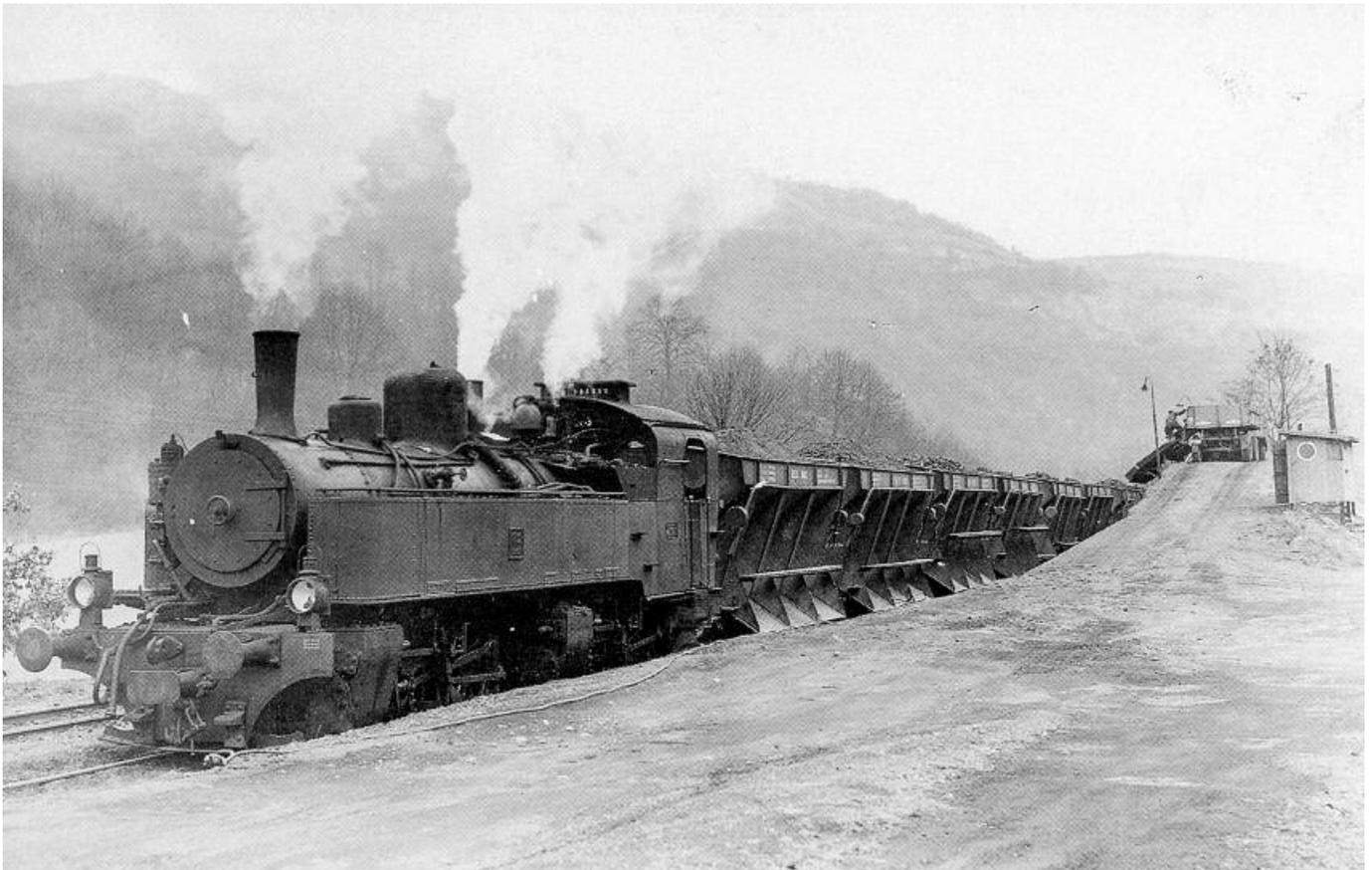


▲ Am 01. April 1990 ist längst kein Leben mehr an der Ladestelle, aber die Gleise und Weichen liegen noch teilweise. Hier der Blick in Richtung Brohl. Foto: Volkhard Stern

▼ Die ebenfalls am 01. April 1990 entstandene Aufnahme mit Blickrichtung Engeln zeigt links die Reste der Verladeanlage. Foto: Volkhard Stern



▲ Aus der Betriebszeit stehen uns noch weitere Aufnahmen zur Verfügung. Soeben verlässt Lok IV mit einem Güterzug den Gbf Schweppenburg (um 1960). Foto: Waldemar Musick / Slg. Hans-Joachim Jakobowski / IBS

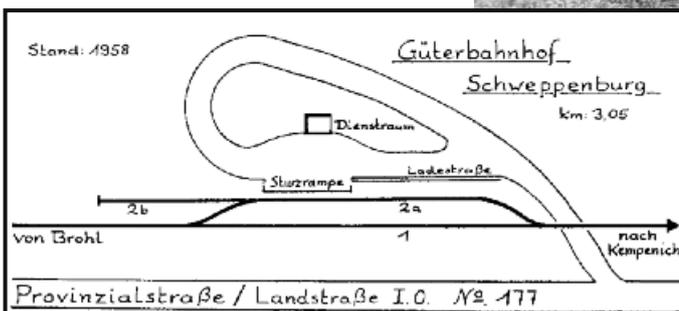


▲ Altmeister Carl Bellingrodt hielt am 03. Juni 1956 diese Szene mit Dampflok 11<sup>sm</sup> und den Herbrand-Wagen (Serie 507 bis 520) in Schweppenburg Gbf fest.

1990. Heute muss man die Reste der Laderampe unter tiefem Buschwerk suchen. Das Aufstellgleis 2 b liegt nach wie vor und auch zwei der drei ursprünglich vorhandenen Weichen modern noch im Unterholz. Die Abbindung vom Streckengleis erfolgte um 1981. Volkhard Stern



▼ Der Zustand der Anlagen im Jahr 1958 ist gut aus den in der SbV von 1967 enthaltenen Gleisplänen ersichtlich. Gleis 2 b wies ein Gefälle auf, sodass die Wagen auch ohne Lokomotive mittels Schwerkraft und Hemmschuh zur Rampe bewegt werden konnten.



▲ Am 20. Juni 1971 war in Schweppenburg Gbf bereits seit vier Jahren Betriebsruhe eingeleitet. Die Weichen zum Streckengleis wurden zehn Jahre später, um 1981, ausgebaut.

Foto: Günther Schilp / Slg. IBS

## VT 30 einst und jetzt



▲ D 2 und D 3 schleppen am 04. Juni 1989 den neuen Triebwagen der Brohltalbahn in Oberzissen talwärts in Richtung Brohl zurück.

Foto: Volkhard Stern

In der letzten Ausgabe berichteten wir über die geplante Wiederinbetriebnahme unseres Schmalspur-Schlepptriebwagens VT 30 und seine Vorgeschichte bei der WEG zwischen Amstetten und Laichingen.

Nach seiner Überführung ins Brohltal musste das Fahrzeug an die Bedingungen der Brohltalbahn angepasst werden. Im Zuge dessen wurden nicht nur die charakteristischen Normalspurrpuffer entfernt, sondern z. B. auch die Inneneinrichtung mit Hilfe bei den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) kurzfristig beschaffter Stadtbahn-Sitze wieder hergerichtet. Das obere Bild zeigt den Triebwagen noch in den alten WEG-Farben auf Profilmessfahrt auf dem Oberzisser Viadukt. Die Aufnahme unten entstand am 05. Juni 2015 im Lokschuppen Brohl: der abgestellte VT 30 steht hier neben seinem Urahn, dem ehemaligen Trieb- und heutigen Salonwagen VB 50.

Volkhard Stern



▲ VT 30 neben VB 50 in Brohl: Zwischen beiden (ehem.) Triebwagen liegen rund 30 Jahre. Die Unterschiede in den Designs der 1920er und 1950er Jahre sind auf den ersten Blick erkennbar.

Foto: Elke Döbbeler

# Klingstein und Künstlerblut



oder: Was aus Brenk so alles exportiert wurde

▲ Nach langer Pause erhielt der Bahnhof Brenk ab 1977 wieder einen Anschluss an den öffentlichen Schienenpersonenverkehr. Lok D 4 ist hier im Jahr 1977 mit dem damals einzigen Waggon des „Vulkan-Express“, dem VB 50, unter der Brücke des ehemaligen Bremsberges unterwegs in Richtung Engeln.

Foto: A. Johansen

Wenn unser „Vulkan-Express“ sich auf der Steilstrecke dem Schellkopf nähert, dann erzählen wir unseren Fahrgästen immer gern die Geschichte des dortigen Steinbruchs und erläutern seine Bedeutung für den Güterverkehr unserer Bahn, die ja viele Jahre mit dem Transport von Phonolith aus eben diesem Betrieb „in alle Welt“ wirtschaftlich überlebt hat. Der Bruch liegt in der Ortsgemeinde Brenk, die im engen Tal darunter an den Berghängen „klebt“. Wie man beim Stöbern im Internet, insbesondere in der Online-Enzyklopädie WIKIPEDIA entdecken kann, gab es aber aus Brenk noch viel mehr zu exportieren als nur Klingstein (das ist die deutsche Bezeichnung für Phonolith).

Im Ort existierte lange Zeit nur eine bescheidene Volksschule, obwohl das Dorf gerade im 19. Jahrhundert immer kinderreicher wurde. So hat man die Kinder zunächst in Privathäusern unterrichtet, bis Brenk sich schließlich

ein eigenes Schulgebäude leisten konnte. Dort tat dann ab 1868 der Lehrer Wilhelm Gerhartz seinen Dienst. Er stammte aus einer alten Lehrerdynastie aus Wehr und heiratete schließlich eine junge Frau aus einer Brenker Familie. Auch er musste eine kleine Landwirtschaft unterhalten, weil er sonst seine große Familie nicht durchgebracht hätte. Gerhartz war natürlich nicht nur eine Respektsperson am Ort, sondern als Pädagoge auch Opfer vieler Streiche. So hatte einmal ein Schüler keinen Bock auf Unterricht und ließ die Schweine des Lehrers frei, wohl wissend, dass dieser sofort hinter ihnen herjagen würde, weil er nie-

mals auf diesen wertvollen Besitz hätte verzichten können. Wie der Chronist (vgl. Hans Schmitz) berichtet, schaffte es der Übeltäter sogar, sich bei der Hatz besonders hervorzutun und dafür ein Lob des Lehrers einzuheimen.

Kurz und gut, Wilhelm Gerhartz brauchte nicht nur einen kräftigen

▼ In den ersten Betriebsjahren der Brohltalbahn passiert ein von Lok 5z geführter gemischter Zug den Einschnitt oberhalb des Quackenforstes kurz vor Brenk. Im Hintergrund thront Burg Olbrück.

Foto: unbekannt / IBS-Archiv



Rohrstock, sondern auch ganz viel Humor, für den er aber in Brenk und Umgebung ebenfalls bekannt und beliebt war. Diesen Humor gab er auch über seine 9 Kinder an eine kleine Enkelin namens Klara weiter. Sie war das uneheliche Kind einer seiner Töchter mit einem kaufmännischen Angestellten und wuchs in Wuppertal auf. Aus Klara wurde in den 1920er und 1930er Jahren die Schauspielerin und Komikerin **Claire Schlichting**, die vor allem mit ihrer Rolle als derb-komische "alte" Putzfrau populär war und in allen bekannten Revuetheatern Deutschlands auftrat. Auch in einem Film spielte sie mit und war gern gesehener Gast im rheinischen Karneval. Aus ihrer ersten Ehe hatte sie einen Sohn namens Herbert, der unter dem Künstlernamen **Jonny Buchardt** in die Fußstapfen der Mutter trat und als Entertainer, Komiker und Conférencier nicht nur im Kölner Karneval große Erfolge feierte. Im Fernsehen der 1960er Jahre war er oft mit seinem Sketch "Gordons Dry Gin" zu erleben, in dem er als öliger Vertreter seinen Schnaps so lange anpries und probierte, bis er durch den vielen Alkoholgenuss (scheinbar) jegliche Contenance verlor. Das kann man sich heute noch auf Youtube anschauen.

Nun war allerdings der (uneheliche) Vater seiner Mutter Claire jüdischer Herkunft, was sie lange vor den Nazis verbergen konnte. Anfang der 1940er Jahre wurde sie aber doch noch denunziert und von den Nazis umgehend mit Auftrittsverbot belegt. Daraufhin wanderte Claire Schlichting mit einem ihrer Bühnenpartner, dem Tänzer Erik Hansen, nach dessen Heimat Dänemark aus und heiratete ihn dort. Beide beteiligten sich auch am dänischen Widerstand gegen die Nazis. Claire wurde bei einer Verhaftung im Gefängnis so schwer gefoltert, dass sie davon eine lebenslange Beinverletzung behielt - was sie vermutlich auch zwang, die Rolle der komischen Alten auf der Bühne immer beizubehalten. Hansen und sie bekamen eine kleine Tochter namens Monika, mit der Claire Anfang der 1950er



▲ Ende der 1950er Jahre lag der Personenverkehr auf der Schiene bereits in den letzten Zügen. F. Guy und R. Drillfield haben den Triebwagen VT 51 im Bahnhof Brenk am 06. September 1959 auf einer Sonderfahrt abgelichtet.

Jahre (der genaue Zeitpunkt ist unklar) wieder in die Bundesrepublik zurückkehrte. Hier konnte sie schnell an ihre Erfolge aus den Dreißigern anknüpfen. Ab und an war sie sogar im Fernsehen zu sehen und schaffte es in den 1970ern bis zu einem Auftritt in Hans Rosenthal's Quiz DALLI DALLI.

Doch auch ihre Tochter **Monika Hansen** trat in die künstlerischen Fußstapfen der Mutter und wurde Schauspielerin. Sie heiratete zunächst ihren Schauspielerkollegen **Rolf Becker**, der in den 1960er und 1970er Jahren ein großer Fernsehstar war, in vielen Filmen und Abenteuergeschichten mitspielte und zu einem gefragten Synchronsprecher wurde. Heute noch kann man ihn in der ARD-Arztserie "In aller Freundschaft" erleben, wo er den Lebensgefährten der Kantinenpächterin des fiktiven Leipziger Krankenhauses spielt.

Monika und Rolf bekamen zwei Kinder, die wiederum zu sehr bekannten Schauspielern geworden sind: Der Sohn **Ben Becker** gilt heute als einer der angesehensten Schauspieler seiner Generation und ist wie sein Vater als Synchronsprecher und Rezitator erfolgreich. So hat er noch im letzten Jahr in

einer mehrteiligen Filmdokumentation auf ARTE dem "Vater Rhein" seine Stimme geliehen. Seine jüngere Schwester **Meret Becker** ist ebenfalls auf der Bühne und im Fernsehen zu sehen und spielt seit 2014 an der Seite von Mark Waschke eine (übrigens jüdische) Berliner TATORT-Kommissarin.

Hier endet die Geschichte fürs erste. Und man kann sehen, dass es das Brenker Lehrer- und Künstlerblut ziemlich weit gebracht hat! Übrigens sollen die Nachfahren von Wilhelm Gerhartz' Ehefrau ihrer Eifeler Heimat treu geblieben sein und heute noch in Brenk und Umgebung leben. *H.W. Lehner*

#### Quellen:

- CLAIRE SCHLICHTING [Wikipedia, Stand 26.03.2017 17:45] - [wikipedia.org/wiki/Claire\\_Schlichting](https://de.wikipedia.org/wiki/Claire_Schlichting) - Abgerufen am 06.02.2017  
 HANS SCHMITZ: Die Aufgaben eines Dorfschullehrers. Ein Blick in die Brenker einklassige Volksschule vor 1900. - [www.kreis-ahrweiler.de/kvar/VT/hjb2005/hjb2005.55.htm](http://www.kreis-ahrweiler.de/kvar/VT/hjb2005/hjb2005.55.htm) - Abgerufen am 06.02.2017  
 JONNY BUCHARDT - [Wikipedia, Stand nicht angegeben] - [https://de.wikipedia.org/wiki/Jonny\\_Buchardt](https://de.wikipedia.org/wiki/Jonny_Buchardt) - Abgerufen am 06.02.2017  
 MERET BECKER - [Wikipedia, Stand 15. Januar 2017 um 18:36] - [wikipedia.org/wiki/Meret\\_Becker](https://de.wikipedia.org/wiki/Meret_Becker). - Abgerufen am 06.02.2017  
 BEN BECKER - [Wikipedia-, Stand 25. Januar 2017 um 10:44 Uhr] - [wikipedia.org/wiki/Ben\\_Becker](https://de.wikipedia.org/wiki/Ben_Becker) - Abgerufen am 06.02.2017

# „Vulkan-Expresß“ auf Achse – Messe-Eindrücke

Wie in der letzten Ausgabe angekündigt, waren wir in diesem Frühjahr verstärkt auf Messen und Ausstellungen unterwegs um für unsere Brohltalbahn und die Ferienregion Laacher See Werbung zu machen. Die ersten Messen liegen nun hinter uns – eine gute Gelegenheit, ein erstes Resümee zu ziehen.

## „Reise & Camping“ Essen

Den Anfang machte Mitte Februar die 5-tägige Publikumsmesse „Reise & Camping“ in Essen, die sich u. a. auch an Ausflügler richtet. Aus dem Ruhrgebiet liegen wir sowohl per Auto als auch per Bahn in einer gut erreichbaren Distanz für einen Tagesausflug. Unsere Region war unter den Besuchern insbesondere durch das Kloster Maria Laach bekannt. Der „Vulkan-Expresß“ war aus dem Fernsehen auch durchaus präsent.

Auf der Messe hatten wir einen recht gut platzierten Eckstand, an dem wir mit unserem neuen Messematerial (Rückwand, Counter) einen guten Eindruck hinterlassen konnten. Der Aufbau und Abbau der Rückwand, des Counters und der Prospektständer war mit wenigen Handgriffen in 2 Stunden (Aufbau inkl. Prospektauslage) bzw. 45 Minuten (Abbau) erledigt.

An den 5 Messetagen konnten wir geschätzte 1.200 Jahresprospekte im persönlichen Gespräch und über die Prospektständer verteilen. Weitere 700 Exemplare konnten wir touristischen Partnern auf der Messe zur Mitnahme übergeben. Als äußerst beliebt hat sich neben unserem Jahresprospekt insbesondere die „RegioRadler“-Raderlebniskarte erwiesen, die eigentlich permanent nachgefüllt werden musste. Auch das Gastgeberverzeichnis der Fe-

rienregion Laacher See sowie die Wanderflyer sind in großen Stückzahlen verteilt worden.

Auf besonderes Interesse ist auf der Messe unser neues Kombiangebot mit der „MS Beethoven“ gestoßen. In zahlreichen Gesprächen stieß das Angebot auf offene Ohren, etliche Besucher machten sogar spontan auf der Messe von der Möglichkeit Gebrauch, das Angebot (ohne Festlegung auf einen konkreten Tag) zum ermäßigten Messepreis direkt vor Ort zu buchen. Auch die Geysir-Expeditionen für Gruppen konnten wir mehrfach gut platzieren, mit einer hohen Wahrscheinlichkeit, dass die eine oder andere Gruppe diese buchen wird.

Stark auffällig war, dass ein hoher Anteil der Interessenten nach der Erreichbarkeit per Bahn fragte. Punkten konnten wir hier insbesondere mit der

Gültigkeit der VRS- und NRW-Pauschalpreistickets (SchönerTagTicket NRW, EinfachWeiterTicket etc.) bis nach Brohl, allerdings sollten wir diese Informationen in unseren Medien noch deutlich besser darstellen - das Thema scheint ein nicht zu unterschätzendes Argument zu sein, insbesondere preislich.

Absoluter „Renner“ war neben dem Schiffsangebot die Fahrradmitnahme. Die Möglichkeit, per Bahn 400 Höhenmeter zu überwinden und dann in Richtung Rhein, Ahr oder Mosel fast nur noch bergab radeln zu können, hat etliche Besucher überzeugt. Die gedruckten Exemplare der betreffenden Radrouten waren sehr schnell vergriffen und die Online-Buchungsmöglichkeit über das „RegioRadler“-Portal stieß auf großes Interesse. Wir dürfen gespannt sein, wie sich dies auf die Nachfrage auswirkt.

▼ Unser neuer Messestand, bestehend aus Rückwand, Roll-ups, Counter und Prospektauslagen präsentiert sich auf der „Reise & Camping“ in Essen. Foto: Michael Haubner



Ein fast ebenso großes Interesse haben die Wandermöglichkeiten ab unseren 8 Stationen im Brohltal ausgelöst. Die wanderorientierten Flyer zu den Geopfadern, der Eifelleiter und „rund um Engeln“ waren sehr beliebt, die zusätzlich ausgedruckte Wanderung Engeln-Oberzissen ebenfalls recht schnell vergriffen. Hier steckt aus meiner Sicht noch sehr viel Potenzial darin, unsere Internet-Rubrik „Stationen & Ausflüge“

▼ *Michael Haubner und Thomas Bickenbach arbeiten am Aufbau des Messestandes*

*Foto: Michael Hergarten*



auf andere Medien zu übertragen und damit Bahn und Region optimal zu vernetzen.

Überraschenderweise mehr oder weniger unbedeutend schien für die Mehrzahl der Besucher das Thema „Dampfbetrieb“ zu sein. Von vereinzelt Interessenten abgesehen, schien es den meisten Gesprächspartnern ziemlich gleichgültig zu sein, welche Lok den Zug zieht. Wichtiger war das Erreichen der Rad- oder Wanderrouten auf interessante Art und Weise (offener Wagen etc.) und die Kombinationsmöglichkeiten mit weiteren Zielen vor Ort (Burg Olbrück, Geysir, etc.).

### **Lahnsteiner Modellbahntage**

Traditionell waren wir auch auf den Anfang März stattfindenden Lahnsteiner Modellbahntagen wieder präsent. Durch gute Kontakte der IBS zu den Modellbahnfreunden konnten wir auch in diesem Jahr wieder einen Stand im

Foyer der Stadthalle Oberlahnstein aufbauen. Gegenüber der Messe in Essen war unser Auftritt etwas einfach gestaltet, so wurde z. B. der Counter nicht aufgestellt.

Das Publikum war hier erwartungsgemäß ein deutlich anderes, indem sich neben etlichen Familien ein großer Anteil von Eisenbahnfreunden einfand. Diese waren natürlich in erster Linie an Informationen zum Dampfbetrieb mit unserer „11<sup>sm</sup>“ interessiert. Mit dem Hinweis auf unser großes Bahnfest Ende August konnten wir hier das Interesse wecken. Die meist in der Region wohnenden Gäste, kannten die Brohltalbahn natürlich bestens und Viele sind bereits mitgefahren. Unser Stand war sicherlich für Einige Anlass, in nächster Zeit mal wieder in Brohl vorbeizuschauen. Auch völlige Neuinteressenten konnten wir für den „Vulkan-Express“ begeistern – Zugpferd war auch hier neben der Dampflok die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme.

### **ADFC-Radreisemesse Bad Godesberg**

Am 19. März fand die ADFC-Radreisemesse in der Stadthalle von Bad Godesberg statt. In direkter Nachbarschaft zum Stand der „RegioRadler“ haben wir auch hier einen sehr guten Platz zur Präsentation unserer Angebote bekommen. Wie schon in Essen, waren wir hier mit unserem gesamten Messestand vertreten.

Die räumliche Nähe des Brohltals zur dortigen Zielgruppe zeigte sich in einem sehr hohen Bekanntheitsgrad, was bei den Gästen gezielte Fragen zum neuen Fahrplan, zum Dampfbetrieb und zu ganz konkreten Tourenideen hervorrief. Highlight waren hier erwartungsgemäß die Radrouten von Engeln in Richtung Bad Breisig und Ahrbrück sowie zur Mosel nach Hatzenport. Die vorbereiteten Ausdrucke dieser Routen reichten bei weitem nicht, obwohl wir diese nur bei konkretem Interesse herausgegeben haben. Gerade weil die Routen vor Ort nicht oder nur teilweise

beschildert sind, steckt in der Ausgabe unserer Tourenvorschläge ein immenses Potenzial für den Fahrradtourismus! Insbesondere die Tour von Engeln ins Ahrtal hat bei der Klientel aus Bonn und Umgebung für riesiges Interesse gesorgt! Wer sich für die genannten Radtouren interessiert, kann diese auf unserer Internetseite unter <http://vulkan-express.de/fahrplan/fahradmitnahme> herunterladen.

Als Pluspunkt erwies sich auch in Bad Godesberg wieder die Erreichbarkeit von Brohl und auch Ahrbrück im VRS-Tarif, so dass ein solcher Tagesausflug sehr preisgünstig durchführbar ist. Wir rechnen nach den zahlreichen begeisterten Gesprächen mit etlichen Radfahrern in der kommenden Saison!

### **Intermodellbau Dortmund**

Anfang April besuchten wir zum Abschluss unserer „Messe-Saison“ die „Intermodellbau“ in Dortmund. Diese überregional bekannte 5-tägige Publikumsmesse zieht Modellbauer aus dem In- und Ausland an – bezogen auf die Eisenbahnfreunde vor Ort, versprochen wir uns folglich ein großes Potenzial zur Neukundenansprache.

Leider hat uns unsere sehr späte Anmeldung nicht mehr den besten Standort für unseren Eckstand beschert. Zwar konnten wir auch so etliche vielversprechende Gespräche führen und rund 1150 Prospekte verteilen, das Interesse unter den Modellbauern für eine „echte“ Eisenbahn war allerdings nicht so hoch, wie wir uns das versprochen haben. Dies galt umso weniger für die weiteren touristischen Angebote der Region – Ausnahme war allerdings auch hier wieder der Fahrradtourismus.

Wir dürfen gespannt sein, wie sich unsere Messebesuche auf die diesjährigen Fahrgastzahlen auswirken! An dieser Stelle nochmal ein herzliches Dankeschön an alle Helfer beim Auf- und Abbau sowie bei der Standbesetzung!

*Michael Hergarten*

# Neues aus der Brohler Werkstatt

## Dampflokomotive 11<sup>sm</sup>

Nach der letzten Nikolausfahrt im vergangenen Dezember war Lok 11<sup>sm</sup> in die verdienten Winterferien gegangen. Dafür wurde der Kessel ausgewaschen und getrocknet. Weiterhin zufrieden sind wir mit der bei der Inbetriebnahme der Lokomotive eingeführten Speisewasseraufbereitung mit Natriumhydrogencarbonat und Skiamid und der dazugehörigen Überwachung von p-Wert und Dichte des Kesselwassers.

Der p-Wert dient der Kontrolle ob dem Speisewasser eine ausreichende Menge von Natriumhydrogencarbonat zugesetzt wurde, welches unter der Temperatur im Kessel zu Natriumcarbonat (Soda) und Natriumhydroxid (Natronlauge) reagiert. Dies ist schließlich für die Ausfällung der Härtebildner in einen fließfähigen Schlamm aber auch für die Sicherstellung einer hohen Alkalität des Kesselwassers verantwortlich, welche einen effektiven Korrosionsschutz darstellt. Die Dichte des Kesselwassers wird in gewissen Grenzen gehalten. Auf der einen Seite sollte die Dichte des Kesselwassers nicht zu gering sein, damit stets eine ausreichende Menge an Kristallisationskeimen zur Ausfällung der Härtebildner vorhanden ist; auf der anderen Seite neigt der Kessel bei zu hoher Dichte zum Überreißen von Wasser.

Der gut fließfähige Kesselschlamm ist während des Kesselbetriebs ständig in Bewegung, sodass es nicht zum Hitzetau an den Heizflächen kommen kann, er unterstützt sogar das Sauberhalten der Heizflächen. Während des Auswaschens kann er leicht aus dem Kessel entfernt werden. Fest anhaftende Krusten, welche oft mit mechanischen Hilfsmitteln von den Wänden entfernt werden müssen, haben wir seit Anwendung dieses Verfahrens nicht mehr beobachtet.



▲ Lok D5 ist inzwischen wieder auf Gleis 12 der Brohler Werkstatt aufgebockt, die Drehgestelle wurden ausgefahren. Dies ist für Arbeiten am Maschinenraumfußboden im Zuge der bevorstehenden Remotorisierung erforderlich. Foto: Simeon Langenbahn

Zusätzlich wurde über den Winter in Vorbereitung des Steilstreckeneinsatzes am 25. März 2017 eine Bremsuntersuchung an der Lokomotive durchgeführt.

Den Steilstreckeneinsatz meisterte die Lokomotive ohne Schwierigkeiten und wir hoffen auf einen problemlosen Betrieb bis zur anstehenden Kesseluntersuchung im kommenden Herbst.

## Motorumbau D5

Der für den Einbau in die D5 vorgesehene MTU-Motor der Baureihe 396 ist inzwischen aus der Spenderlokomotive „Nicole“ ausgebaut und nach Brohl gebracht worden.

Zum Einbau des Motors in die Lokomotive werden nun Anpassungsarbeiten am Maschinenraumfußboden und der übrigen Motorperipherie durchgeführt. Dafür musste die Lokomotive abermals von den Drehgestellen gehoben werden, welche seit der Neubereifung und Untersuchung erst weniger als 200 km unter der Lokomotive zurückgelegt haben.

Im Anschluss muss die Integration des Motors in die Lokomotivsteuerung und an die Kühlanlage der Lokomotive in Angriff genommen werden.

## Fahrwerksuntersuchung D2

Im vergangenen Jahr zeichnete sich ab, dass das Fahrwerk unserer D2, insbesondere auch durch die intensivere Nutzung durch den Stillstand der D5, keine weitere Saison betrieben werden kann. Deshalb wurde entschieden die Lokomotive zur Durchführung einer Fahrwerksuntersuchung auszuachschen.

Zusätzlich zu den erwarteten und üblichen Verschleißerscheinungen der Radsatzlagerführungen, musste bei der Befundung der Radsätze leider ein schlechter Zustand der Radsatzlager festgestellt werden. Dieser lies keinen sicheren Weiterbetrieb der Lager bis zur nächsten planmäßig wiederkehrenden Untersuchung erwarten, sodass ein Tausch der Lager unumgänglich war.

Die Demontage der alten Lager erwies sich als unerwartet schwierig. Auch der

Einsatz unseres 40 t Hohlkolbenzylinders samt dazugehörigem Abzieher blieb erfolglos. Schließlich blieb nur das sorgsame auftrennen der Lagerinnenringe. Die Neumontage der Lager erfolgte durch Erwärmen der Lagerinnenringe mit einem Induktions-Anwärmgerät.

Die Radsatzlagergehäuse wurden zur Festlegung des Abstands der Radsatzführungen zur Radsatzwellenmitte sorgfältig vermessen.

In die Führungen der Radsatzlagergehäuse werden gekantete Bleche aus so genanntem Hartmangan- oder auch Hadfieldstahl eingeschraubt, welche das Gehäuse vor Verschleiß schützen. Diese Stahlsorte hat einen hohen Mangan- (13 %) und Kohlenstoffgehalt (1,2 %) und bei Raumtemperatur ein zähes austenitisches Gefüge, wie man es etwa auch von vielen korrosionsbeständigen Stahlsorten kennt. Unter schlagender Beanspruchung wandelt das Gefüge des Werkstoffes um, es bildet sich an der Oberfläche eine sehr harte und verschleißbeständige Schicht aus (Verformungs-)Martensit. Unter dieser Schicht bleibt weiter der zähe Austenit vorhanden. Die harte Oberflächenschicht erneuert sich somit bei Verschleiß von selbst, gleichzeitig ist der Werkstoff noch ausreichend zäh um nicht ähnlich wie Glas einfach zu zerbrechen.

Auch bei der D2 wird nun, wie es sich bereits bei der D1 bewährt hat, statt dem Hinterlegen von Blechen hinter diese Verschleißplatten, ein Hartauftrag an den am Lokrahmen angeschraubten Radsatzführungen durchgeführt. Diese werden dann passend zur Einstellung der Radsatzstichmaße bearbeitet. Die Führungen waren bisher deutlich weicher als die Verschleißplatten der Radsatzlager. Die positiven Erfahrungen an der D1 haben gezeigt, dass sich das Verschleißverhalten so deutlich verbessern lässt.

Simeon Langenbahn



▲ Drei gereinigte und vermessene Radsatzlagergehäuse der D2.

Foto: Simeon Langenbahn



▲ Der Innenring eines neuen Radsatzlagers wird zur Montage auf der Radsatzwelle mit einem Induktions-Anwärmgerät erhitzt.

Foto: Andreas Thiel



▲ Die Montage des Radsatzlagers ist abgeschlossen. Es wird axial zusätzlich durch die noch zu montierende Gegenkurbel gesichert.

Foto: Andreas Thiel

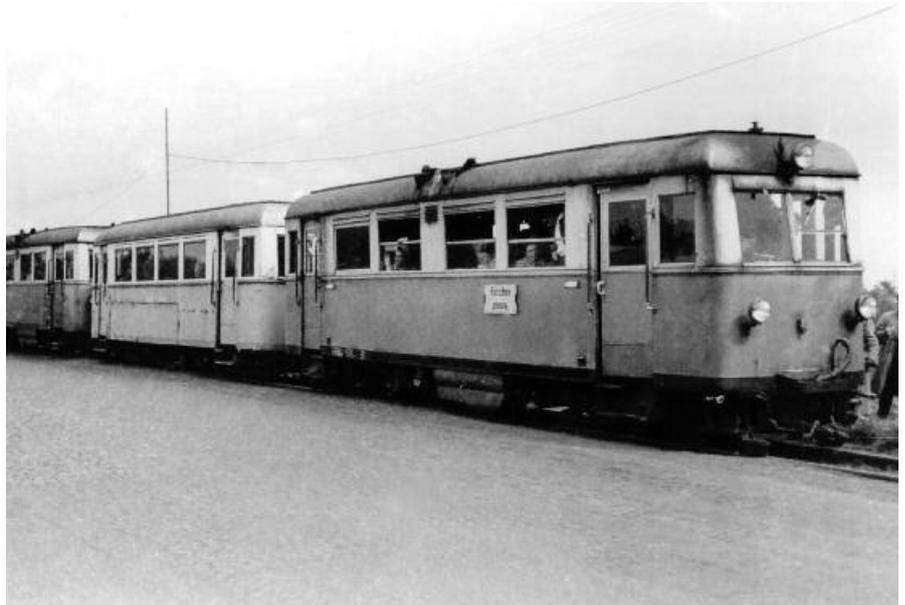
## Blick über den Zaun: Rückkehr des Triebwagens T2 der Rhein-Sieg Eisenbahn AG

Der 26. November 2016 war ein ganz großer Tag für die Mitstreiter des Rhein-Sieg Eisenbahn-Museums in Asbach (Westerwald). Der ehemalige Triebwagen T2 konnte von der Jagsttalbahn erworben werden und traf bei herbstlichen Verhältnissen in seiner alten Heimat ein. Die Geschichte des Fahrzeuges in Kurzform:

Im Jahre 1938 beschaffte sich die schmalspurige Rhein-Sieg Eisenbahn AG, damals noch Bröltalbahn, von der Waggonfabrik Wismar den Dieseltriebwagen T2. Eine bewegte Geschichte liegt hinter ihm. Mit einer Spurweite von 785 mm ausgeliefert, lief er unzählige Kilometer auf dem RSE-Schmalspurnetz (Länge insgesamt 87,3 km) der einst ältesten Schmalspurbahn Deutschlands. Auch den gesamten 2. Weltkrieg machte er mit. Zeitweise wurde der Triebwagen kriegsbedingt im Steinbruch Bennau nahe Asbach untergestellt. Hierzu wurde er mit einem grünen Tarnanstrich versehen, in welchem er auch weiterhin zum Einsatz kam.

Am 04. November 1940 kam es auf einer späten Abendfahrt gegen 22 Uhr zu einem Unfall bei Ingersauelermühle, gelegen an der Strecke von Hennef nach Waldbröl. Die Hochwasser führende Bröl hatte die parallel gelegene Bahntrasse überflutet und unterspült, so dass der Triebwagen in das Gewässer stürzte. Später wurde er aber wieder zum betriebsbereiten Triebwagen hergerichtet.

Die RSE verkaufte den T2 im Jahre 1958 an die baden-württembergische Jagsttalbahn. Hier lief er nach der Umspurung zusammen mit dem ehemaligen RSE-Triebwagen T4 und T5 (Letzterer ist noch heute als VT 300 in Biringen vorhanden) sowie Beiwagen TA4 und TA5, ehe er zum Triebwagen-Anhänger



▲ So soll der T2 wieder einmal werden: Zu sehen ist der RSE-Schwestertriebwagen T4 während des Pützchens-Markt-Verkehr 1956 Foto: Wipperfürth / Archiv Museum Asbach



▲ Der Autokran bringt den Triebwagen in seiner alten Heimat Asbach in Position.

Foto: Maxim Roßdeutscher

VB 403 umgebaut wurde. Noch im Jahre 1986 bekam er eine Hauptuntersuchung. Seit 1988 stand das Fahrzeug still, nachdem der Verkehr auf der Jagsttalbahn eingestellt worden ist.

Im Jahre 2016 gelang es der Gemeinde Asbach, das Fahrzeug zu erwerben um ihn im RSE-Museum am ehemaligen Bahnhof auszustellen. Die ersten Planungen zu dessen Restaurierung haben bereits im Dezember 2016 begonnen.

Von April bis Oktober ist das Museum jeweils am zweiten Sonntag im Monat von 11:00 Uhr bis 17:00 Uhr geöffnet, erstmalig am 09. April 2017. Das Museum ist täglich mit der Buslinie 562 von Bad Honnef her (Stadtbahn sowie DB-Bahnhof) erreichbar. Von der Zielhaltestelle „Honnefer Straße“ sind es nur wenige Minuten zu Fuß. Weitere Informationen gibt es unter: [www.museum-asbach.de](http://www.museum-asbach.de). *Maxim Roßdeutscher*

► *Nach dem Entlanden: Eine erste Probefahrt auf den heimischen 785 mm-Gleisen*  
Foto: Maxim Roßdeutscher



## Bericht des Schatzmeisters

**Neue Mitglieder der IBS:** Wir freuen uns, unsere neuen Mitglieder hier begrüßen zu dürfen:

*Bernd Schaefer, Trippstadt*  
*Franziska Göpfert, Dortmund*

Wir wünschen den neuen Mitgliedern, dass sie sich in unserer Interessengemeinschaft gut aufgehoben fühlen. Wir würden es besonders begrüßen, wenn weitere Mitglieder sich zur Mitarbeit beim Erhalt der Brohltalbahn in unseren Arbeitskreisen entschließen könnten.

**Spendenaktion 11<sup>sm</sup>:** Folgender Betrag ist bis zum 31. März 2017 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

**589.813 €**

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten

im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab 50 € erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11<sup>sm</sup>, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31. März 2017:

*Ulrich Graffmann, Bonn*  
*Norbert Diederichs, Brohl-Lützing*  
*Stefan Händel, Höhr-Grenzhausen*  
*Michael Wildt, Münster (Westf)*  
*Simeon Langenbahn, Heidenheim (Brenz)*  
*Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)*  
*Jörg Reichwaldt, Wolken*  
*Michael Bund*  
*Jörg Brüßler*

*Tobias Baaden*

## Kinderaltersgrenzen vereinheitlicht

Kinder zahlen im Eisenbahnverkehr seit jeher reduzierte Fahrpreise. Je nach Land und Verkehrsunternehmen gelten dabei ganz unterschiedliche Altersgrenzen. Traditionell mussten Kinder in Deutschland oft schon ab dem 12. Lebensjahr den vollen Fahrpreis bezahlen, so auch bei der Brohltalbahn.

In den letzten Jahren haben etliche Verkehrsunternehmen und -verbände die Kinderaltersgrenzen gemäß einer Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dem auch die Brohltalbahn angehört, angehoben und vereinheitlicht.

Seit Anfang 2017 wurden die bislang unterschiedlichen Altersgrenzen bei Einzelfahrten (bis 11 Jahre) und Familienkarten (bis 15 Jahre) vereinheitlicht. Ergänzend zu den Regelungen

im ÖPNV an Rhein und Mosel, nach denen Kinder und Jugendliche bis einschließlich 14 Jahren vergünstigt unterwegs sind, können Jugendliche beim „Vulkan-Expresß“ sogar noch ein weiteres Jahr zum halben Preis fahren:

- Kinder unter 6 Jahren fahren kostenlos,
- Kinder von 6 – 15 Jahren zahlen den halben Fahrpreis,
- Ab dem 16. Geburtstag gilt der Erwachsenen-Fahrpreis.

Wir freuen uns, damit zur Vereinheitlichung der Regelungen beizutragen und zusätzlich auch 15-jährige Jugendliche in den Genuss ermäßigter Fahrpreise zu bringen.

**Tipp:** Am 10. und 11. Juni 2017 sind alle Kinder und Jugendlichen auf der Brohltalbahn komplett kostenlos unterwegs!

*Michael Hergarten*

# Neuer Vulkan- und Panoramaweg

Am 25. Mai 2017 wird das Wanderwege-Angebot im Brohltal um eine spannende Route reicher: der von Werner Müller aus Burgbrohl initiierte „Vulkan- und Panoramaweg“ wird mit einer kirchlichen Einsegnung und dem anschließenden „Anwandern“ offiziell eröffnet.

Der ca. 15 km lange Rundweg kann von unseren Bahnhöfen in Burgbrohl und Weiler optimal erreicht werden. Von beiden Stationen führen beschilderte Zubringerwege zum eigentlichen Rundweg, der in beiden Richtungen begangen oder auch nur für eine „halbe Runde“, z. B. vom Haltepunkt Weiler zum Bahnhof Burgbrohl genutzt werden kann.

Beginnt man seine Wanderung im Uhrzeigersinn am Bahnhof Burgbrohl, läuft man zunächst entlang des Brohlbachs zur Brohltalau Ost im Ortszentrum. Der vor einigen Jahren neugestaltete Bereich empfängt einen nicht zuletzt mit einem Mineralwasser-Geysir und einem Wasserspielplatz. Weiter geht es entlang des Schlosses Burgbrohl und dem ehem. Weinbergstempel hinauf



▲ Karte des neuen Vulkan- und Panoramaweges

Karte: Werner Müller

zur Propsteikirche Buchholz, die heute Spielort für außergewöhnliche Konzerte ist.

Über die Höhen geht es weiter nach Nordwesten über offenes Gelände bis hinunter zum Brohlbach. Hier überquert man eine Brücke, und kann den idyllischen Bachlauf genießen. Entlang unserer Gleise verläuft der Weg nun

zum Landgasthaus Rothbrust in Weiler, von wo man entweder auf dem beschilderten Zuweg zum Bahnhof Weiler gelangen oder den zweiten Teil der Route in Angriff nehmen kann.

Aufwärts führt die Route nun zur Dreifaltigkeitskapelle und kurz darauf zum ehemaligen Vul-

kan am Herchenberg an dessen Kraterrand man heute tiefe Einblicke in eine Lavagrube erhält und einen fantastischen Rundblick genießen kann. Über die Höhen geht es mit Aussichten bis zum Siebengebirge, weiter um den Ortsteil Oberlützingen herum und entlang der Geländekante zum Aussichtspunkt am Teufelsberg. Von nun an geht es steil bergab, bis zu einem Aussichtspunkt, wo unsere Züge auf dem Tönisteiner Viadukt zu sehen sind. Im weiteren Verlauf der Wanderung kann man den Teufelsknochen und die traumhaften Trasshöhlen bestaunen. Nun ist es nicht mehr weit bis zum Bahnhof Burgbrohl, wo unsere Züge wieder erreicht werden.

Wir freuen uns über diese Bereicherung des Wanderangebots im Brohltal und danken Herrn Müller und der Touristinformation Brohltal für die beschilderte Einbindung unserer Bahnhöfe! In Kürze werden wir die Tour auch auf unserer Internetseite in der Rubrik „Stationen & Ausflüge“ ausführlich in Wort und Bild darstellen.

Michael Hergarten

▼ Die Brohltalau Ost in der Ortsmitte von Burgbrohl wurde erst von einigen Jahren neu gestaltet. Foto: Michael Hergarten

