

# Die Brohltalbahn



## Inhalt

Editorial/Impressum	2	Erste IBS-Arbeitseinsätze vor 30 Jahren	20
Neuer Ausbildungslehrgang gestartet	3	Gleissanierung im Tönissteiner Tunnel	22
Dampfspektakel auf der Steilstrecke	4	Schülerverkehre auf der Schiene	23
Neue Infovitrienen für unsere Bahnhöfe	6	Bahnhof Burgbrohl wieder bewirtschaftet	24
Busverkehr im Brohltal - von der BEG zu Transdev	7	Rückblick: Bahnhof Niederzissen 1964	24
Samstag in Brohl 1965 & Kommentar	12	Altbekannter Neuverkehr auf Normalspur	25
Stationen & Ausflüge: Brohl Rheinanlagen	18	JHV 2018: Veränderungen im Vorstand	26
Feuerwehr-Bambinis reinigen Hafenbahn	19	Brohler Wasserkran repariert	27
Exkursion der Dt. Nahverkehrstage	19	Neues aus der Vulkanstube	27

## | Editorial

*Liebe Leserinnen und Leser,*

„schon wieder eine Ausgabe der *Brohltalbahn*?“, werden Sie sich vielleicht fragen. Zugegeben, der Abstand zum letzten Heft war nun ungewöhnlich kurz. Aber wir hatten ja auch einiges an Verspätung angesammelt. Unser neues Redaktionsmitglied Robert Schittko hat daher nicht zu Unrecht auf eine schnelle Umsetzung der Ausgabe 2/2018 gedrängt. Die Möglichkeiten, die die Verteilung der Layout-Arbeit auf Simeon Langenbahn und Robert Schittko seit kurzem bietet, nehme ich natürlich dankbar an! Herzlichen Dank den beiden für die regelmäßige Unterstützung!

Inhaltlich liegt nun wieder eine thematisch weit gefächerte Ausgabe vor, die sowohl in die Vergangenheit der 1950er Jahre führt, aber auch die aktuellen Geschehnisse rund um die Brohltalbahn ausführlich darstellt. So konnte unsere Betriebs-GmbH in Weißenthurm neue Güterverkehre akquirieren und zudem einen neuen Mitarbeiter für die Brohler Werkstatt einstellen. Aktuell stehen die Chancen ganz gut, ggf. sogar einen zweiten Kollegen für die hier zahlreich anstehenden Arbeiten gewinnen zu können. Ebenso berichten wir über die auf der JHV beschlossenen Änderungen im Vorstand und werfen einen Blick auf die Vergangenheit und Zukunft des ehemaligen Busbetriebs der Brohltalbahn.

Ans Herz legen möchte ich Ihnen abschließend nochmals unseren für Oktober geplanten Vereinsausflug nach Bozen in Südtirol! Es sind noch einige Plätze frei – nutzen Sie bis zum 25. Juni die Möglichkeit, dabei zu sein. Sie werden die Rittnerbahn im Plan- und historischen Sonderverkehr ebenso erleben wie die einzigartige Marmorbahn in Laas. Gerade letztere ist ein einzigartiges Zeugnis der Industriegeschichte, dass es so an kaum einer zweiten Stelle gibt! Einblicke in den Bahnverkehr Südtirols und in die Werkstätten der Zillertal- und Achenseebahn runden den Ausflug ab. Reisen Sie im bequemen Schlafwagen des ÖBB Nightjet zeitsparend über Nacht hin und zurück – somit sind für diesen 4-tägigen Ausflug (5 Nächte) gerade einmal zwei Urlaubstage notwendig! Wir freuen uns über Ihre Teilnahme! Anmeldungen nehme ich unter [presse@brohltalbahn.de](mailto:presse@brohltalbahn.de) sowie unter 0231-2886262 (abends) gerne entgegen.

Michael Hergarten

AKL Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

*Michael Hergarten, AKL Presse- und Öffentlichkeitsarbeit*

**Titelbild:** Dampfspektakel auf der Steilstrecke: Lok 11<sup>sm</sup> ist am 30. April 2018 gemeinsam mit Diesellok D 2 mit nicht weniger als neun Wagen auf der Steilstrecke oberhalb von Fußhölle unterwegs!

Foto: *Ulrich Clees*

## | Impressum

### Herausgeber:

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

### Geschäftsstelle:

Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen  
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)

### Satz und Layout:

Robert Schittko, Oberwinter

### 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. Januar 2002)

45 € Einzelpersonen  
20 € Schüler / 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 Ausgabe 3 / 2018 ist der 15. August 2018

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

### Sonderfahrten / Termine 2018

**Jeden Dienstag:** Schiffsanschluss am Rheinanleger  
**ab 27. Juni:** Fahrt zum Sommer-Brunch an jedem zweiten Mittwoch

**01. Juli:** Dampflokeinsatz mit Lok 11<sup>sm</sup>

**01. Juli:** Start der neuen Busanschlüsse ab Niederzissen und Engeln

**08. Juli:** Frühstücksfahrt

**21. / 22. Juli:** Dampflokeinsatz mit Lok 11<sup>sm</sup>

**19.-24. Oktober:** Vereinsausflug nach Südtirol  
(Anmeldeschluss: 25. Juni)



## Neuer Ausbildungslehrgang gestartet

▲ Die versammelten Teilnehmer des neuen Lehrgangs vor dem Brohler Loksuppen. V.l.n.r.: Sebastian Klein, David Reiss, André Zavelberg und ihr an diesem Tag zuständige Ausbilder Joachim Kluthausen.

Foto: Richard Schittko

Im März dieses Jahres startete wieder ein Lehrgang zum Rangierbegleiter bzw. Zugführer. Da der Altersdurchschnitt im Fahrdienst hoch und der Personalbestand knapp ist, braucht der Verein dringend Nachwuchs. So konnte die IBS sechs Vereinsmitglieder motivieren, eine Ausbildung für den Betriebsdienst zu absolvieren.

René Gilbert, Sebastian Klein, André Zavelberg und Werner Kauffeld werden nun zunächst die Qualifikationen für den Rangierbegleiter erwerben mit der Aussicht, anschließend die Weiterbildung zum Zugführer wahrzunehmen.

Mit David Reiss konnten wir zusätzlich noch ein Mitglied für den „Kaufmännischen Schaffner“ gewinnen. Die Ausbildung ist deutlich kürzer und beschränkt sich lediglich auf die tariflichen Aufgaben wie den Fahrkartenverkauf im Zug. Waltraud Neff haben diese Qualifikation zuvor schon erfolgreich bestanden, sodass sie unser Team im

Zugbegleitdienst bereits dieses Jahr kräftig unterstützen können.

Am 27. März traf sich die Ausbildungsgruppe zum offiziellen Start und wurde hierbei u. a. von der Geschäftsführung der Betriebs-GmbH, Stefan Raab und Michael Haubner, sowie von unserem zuständigen Eisenbahnbetriebsleiter Marcus Mandelartz herzlich begrüßt.

Nach dem organisatorischen Teil sowie einer Mittagspause startete die Gruppe zusammen mit ihrem an diesem Tag zuständigen Ausbilder Joachim Kluthausen direkt mit den ersten Inhalten des Lehrgangs.

In der nächsten Zeit werden die Jungs vorwiegend am Wochenende neben der Vermittlung der Vorschriften durch Ausbilder Simeon Langenbahn auch den praktischen Teil im Fahrdienst kennenlernen. Dafür werden die Azubis an Fahrtagen auf den Zügen mitfahren und das in der Theorie Gelernte praktisch anwenden.

Mit Abschluss der Ausbildung steht den angehenden Zugführern eine absolut abwechslungsreiche und spannende Tätigkeit bevor und natürlich die Option zum Erwerb weiterer Qualifikationen wie die des Triebfahrzeugführers oder Zugleiters.



▲ Die genaue Betrachtung des Weichenaufbaus ist Teil des praxisnahen Theorieunterrichts unter Ausbilder Simeon Langenbahn.

Nun wünschen wir unseren Auszubildenden für den Lehrgang alles Gute und viel Erfolg bei den anstehenden Prüfungen.

Richard Schittko

## Dampfspektakel auf der Steilstrecke



▲ Kräftig schnaufend bahnt sich Lok 11<sup>sm</sup> am 30. April 2018 mit dem langen „Dampfspektakel-Sonderzug“ oberhalb von Fußhölle ihren Weg nach Engeln. Foto: Jonas Harraß

Es dampfte, zischte und roch kräftig nach Kohle: Beim großen „Dampfspektakel“ zeigten Ende April etliche historische Dampf-, Diesel- und Elektroloks auf den Strecken rund um Trier, was in ihnen steckt! Das Land Rheinland-Pfalz hatte hierzu ein mehrtägiges Bahn-spektakel organisiert, das die Anhänger

der Dampftraktion in Scharen an die Mosel lockte. Am 30. April führt eine historische TEE-Sonderfahrt mit der Baureihe 103 von Trier aus nach Brohl.

Bei der Ankunft des rot-beigen Sonderzuges in Brohl gegen 10:15 Uhr war im Brohltalbahnhof schon reges Treiben. Es hatte sich nicht nur der planmäßige

„Vulkan-Express“ um 09:30 Uhr auf den Weg nach Engeln gemacht. Für eine britische Reisegruppe mit 130 Teilnehmern hatten wir zu dieser Uhrzeit mit Lok 11<sup>sm</sup> auch bereits eine Fahrt in den Brohler Hafen absolviert! Kaum war der TEE angekommen, strömten auch die eisenbahnhungrigen Fahrgäste aus



▲ Zugkreuzung zwischen Dampfsonderzug 122 und Planzug P3 im Güterbahnhof Weiler. Foto: Ulrich Clees



▲ 103 113 bringt den Großteil unserer Fahrgäste mit einem TEE-Sonderzug aus Richtung Trier nach Brohl. Foto: Jonas Harraß



▲ Die Ankomstmeldungen sowie die Fahrfrage für Zug 3 sind erledigt, Zugführer Michael Hergarten (P3) gibt die Infos an Simeon Langenbahn (TfP3) sowie Andreas Thiel und Richard Schittko (beide P122) weiter.

Foto: Ulrich Clees

Trier zum Brohltalbahnhof. Um 10:30 Uhr erteilt Zugleiter Stephan Pauly schließlich den Abfahrauftrag für den „Dampfspektakel-Sonderzug“ zur Fahrt nach Engeln erteilt. Lok 11<sup>sm</sup> hatte, unterstützt von Diesellok D2, nicht weniger als 490 Gäste in acht Personenwagen in die Eifel

zu befördern! Die seltene Gelegenheit, unsere Starlok bei einer öffentlichen Sonderfahrt auch auf der Steilstrecke nach Engeln erleben zu können, hat sich herumgesprochen und zu einer unerwartet starken Nachfrage geführt!

Der Fahrplan des Sonderzuges war so gestaltet worden, dass an den Unterwegsbahnhöfen immer wieder kleine Pufferaufenthalte eingelegt werden konnten. Diese wurden in Oberzissen zum Wasserfassen genutzt oder auch in Brenk zum „Dampf kochen“. Die Zugkreuzungen mit den planmäßigen Zügen des „Vulkan-Express“ fanden bei der Bergfahrt in Oberzissen und bei der Talfahrt im Güterbahnhof Weiler statt. Trotz der be-

achtlichen Zuglänge konnte der Planverkehr damit weitestgehend pünktlich abgewickelt werden.

Für die planmäßigen Züge haben wir uns für diesen Tag ebenfalls etwas Besonderes einfallen lassen. Da für jenen Montag (Brückentag vor dem 1. Mai) nicht mit extrem vielen Fahrgästen gerechnet haben, konnten wir alle Diesellöke an diesem Tag als „Vulkan-Express Classic“ fahren: Diesellok D1 war mit dem offenen Sommerwagen 458 und dem Salonwagen VB 50 als klassische Zuggarnitur der 1980er Jahre unterwegs. Dies hatten wir im Vorfeld speziell bekanntgemacht und so wunderte es nicht, im Zug ein außergewöhnlich interessiertes Publikum anzutreffen, dass



▲ An ganz anderer Stelle, aber dennoch bei der gleichen Veranstaltung, war unsere 218 396 auf der Eifelhauptbahn zwischen Trier und Gerolstein im Einsatz.

Foto: Jonas Harraß

seine Brohltal-Tour teils extra wegen des besonderen Zuges auf diesen Tag gelegt hatte! Immer wieder positiv hervorgehoben wurde dabei die hervorragende Rundumsicht aus dem VB 50, die unsere Plattformwagen in dieser Form nicht bieten können. Es lohnt sich also, den Gedanken des „Classic“-Zuges für Zeiten schwacher Nachfrage einmal weiterzuentwickeln...

Michael Hergarten



▲ Am Nachmittag steht der TEE im Bahnhof Brohl zur Rückfahrt nach Trier bereit.

Foto: Ulrich Clees

# Neue Infovitrienen für unsere Bahnhöfe

## Schweppenburg-Heilbrunnen

Fahrplan	Ausflugstipps	
Fahrpreise	Umgebungsplan	

Dieses Projekt wurde gefördert durch:





Brohltal-Schmalspurreisenbahn Betriebs-GmbH | Kapellenstr. 12 | 56651 Niederzissen  
 Tel. 02636 / 80303 | buero@vulkan-express.de | www.vulkan-express.de

In den vergangenen zwei Jahren (ja, so lange dauert Manches...) haben wir uns im Rahmen des EU-Förderprojektes LEADER um die Aufstellung von neuen Infovitrienen an all unseren Bahnhöfen bemüht. Nach dem an unsere Bewerbung anschließenden Auswahlverfahren traf im April 2018 endlich der lange erwartete Förderbescheid ein.

Was lange währt, wird (hoffentlich) endlich gut: Es war ein langwieriger und steiniger Weg zur neuen Vitrine. Ganz ehrlich, hätten wir im Vorhinein gewusst, welchen Aufwand dieses Förderprogramm bedeutet, hätten wir uns unsere Teilnahme doppelt überlegt! Von detailliert auszufüllenden Formularen und Anträgen waren wir ja ausgegangen. Doch immer wieder wurden neue Nachweise angefordert, das Finanzamt um die entsprechende Quittierung gebeten oder aber die Einreichung von mindestens zwei Alternativangeboten für sämtliche Gewerke gefordert. Besonders ärgerlich war letzteres für Leistungen, die wir in

Eigenleistung erbringen, wie z. B. das Aufstellen der Vitrinen. Dennoch mussten wir auch hierfür Fachfirmen um ein Angebot bitten, wohlwissend, dass wir dieses nie annehmen werden! Derartige „Spielchen“ (ich nenne dies bewusst so) führen nicht nur bei diesen Firmen zu unnützer Belastung und Frustration, sondern verknappen auch unsere Zeit, die letztlich uns an anderer Stelle wieder fehlt. Aber nachher ist man immer schlauer... Aber nun genug gejamert!

Nun sind sie also da, die neuen Vitrinen: In RAL 6001, dem „Brohltalbahn-Grün“ lackiert, hat die Firma ST-Vitrinen aus Bielefeld insgesamt 12 nagelneue Schaukästen geliefert, mit denen wir künftig an all unseren Stationen zwischen den Brohler Rheinanlagen und der Engelder Eifelhochfläche unsere Bahn mit den touristischen Highlights vor Ort verknüpfen möchten! Hierzu wird die Rückwand der Vitrinen in den nächsten Monaten noch mit eigens erstellten Folien beklebt, die

den Rahmen für die pro Bahnhof individuell gestalteten Infos bilden sollen. Neben unserem Fahrplan und den Preisen wird es Bahnhofsumgebungspläne geben, in denen die erwähnten touristischen Attraktionen und Wanderwege eingetragen sind. Auch werden ein Streckenplan, unsere Kontaktdaten und – natürlich – die Europaflagge und das Landeswappen zur Kennzeichnung der Fördergeber zu sehen sein. Die Grafik für die Folien wird aktuell ehrenamtlich erstellt und im Anschluss gedruckt.

Wir freuen uns sehr, dass wir die Verknüpfung von Bahn und Region mit den Vitrinen wieder ein Stück sichtbarer machen können! Nun heißt es natürlich, die Vitrinen zeitnah vor Ort aufzustellen! Hierfür wird wieder jeder helfende Hand gebraucht – meldet Euch gerne in Brohl! Wenn die Vitrinen stehen, gibt es an dieser Stelle natürlich auch ein Beweisfoto – versprochen!

*Michael Hergarten*

## Busverkehr im Brohltal – von der Brohltalbahn zu Transdev



▲ Am 31. Dezember 1990 bediente die BEG mit einem MAN SÜ 240 letztmalig in Eigenregie die Linie 4 von Mayen nach Kempenich. Ab Januar 1991 übernahmen durch die BEG beauftragte Subunternehmer diese Leistungen. Das Foto zeigt eine der letzten BEG-Fahrten an Silvester 1990 am Mayener Ostbahnhof. Links im Bild ist ein RMV-Bus ex DB auf der Linie 6034 nach Gerolstein zu sehen, die wenige Wochen später den Personenverkehr auf der Eifelquerbahn vollständig übernommen hat.

Foto: Volkhard Stern

Am 01. Juli ist es soweit: Im Brohltal startet ein neues Buskonzept, das den ÖPNV in unserer Region auf ein noch nie dagewesenes Niveau heben wird. Für den „Vulkan-Express“ bedeutet dies erstmals seit fast 10 Jahren Anschlüsse zu weiteren touristischen Attraktionen. Wir möchten diesen freudigen Termin zum Anlass nehmen, die jüngste Geschichte des Busverkehrs im Brohltal einmal näher zu betrachten.

### Busverkehr der Brohltal-Eisenbahn-GmbH

Die Brohltalbahn hat schon sehr früh, das heißt ab 1927 mit dem Aufbau eines eigenen Linienbusnetzes in Ergänzung zum Schienenverkehr im Brohltal begonnen. Mit zunächst zwei, ab 1928 drei Bussen ergänzte man nicht nur das Zugangebot, sondern erschloss neu auch abseits der Gleise gelegene Gebiete wie z. B. das Ausflugsziel Maria Laach oder auch den Bereich in Richtung der Kreisstadt Ahrweiler. Das Netz wurde stetig ausgebaut und hat bis 1961



▲ Neben dem Linienverkehr im Brohltal gehört seit 1990 auch der Stadtverkehr in Andernach bis heute zur Aufgabe der BEG bzw. ihrer Nachfolgegesellschaften. Hier sehen wir einen BEG-Bus des Typs MAN SÜ 240 am 19. Januar 1991 am Stadtgraben in Andernach.

Foto: Volkhard Stern

schließlich auch den gesamten Schienenpersonenverkehr zwischen Brohl, Oberzissen und Kempenich übernommen.

Seit den 1970er und 1980er Jahren hatten die Linienbusse der BEG durch die zunehmende Motorisierung immer stärker mit Fahrgastrückgängen zu kämpfen, was bis Anfang der 1990er

Jahre vor allem durch Angebotskürzungen kompensiert werden sollte. So wurde z. B. im Laufe der 1980er Jahre der Wochenendverkehr vollständig ein-

gestellt. Volkhard Stern hat in der „Chronik der Brohltalbahn“ die Geschichte des BEG-Busverkehrs bis 1991 sehr übersichtlich dargestellt.

### Ahrweiler Verkehrs-GmbH (AWV)

Zu Beginn der 1990er Jahre spitzte sich die finanzielle Situation der BEG schließlich so weit zu, dass dringende Reformen notwendig wurden. Bekanntlich konnte die Stilllegung des Schienenverkehrs durch die Gründung der IBS 1987 und die Übernahme des gesamten Schienenverkehrs durch unsere eigene Betriebs-GmbH 1992 verhindert werden. Auch der ehemals eigene Rheinhafen ist zu dieser Zeit von der BEG verkauft worden. Zuständig war die Gesellschaft damit nur noch für die Schieneninfrastruktur und den ebenfalls defizitären Linienbusverkehr.

1995 schließlich hat die Verbandsgemeinde Brohltal sämtliche Anteile des Kreises Ahrweiler an der BEG übernommen und wurde damit Alleineigentümer. Durch eine Trennung zwischen Schiene und Busverkehr wurde zu diesem Zeitpunkt die neue kreiseigene Ahrweiler Verkehrs-GmbH (AWV) ge-



▲ Am Bahnhof Niedertzissen konnte am 20. Mai 1999 einer der ersten Niederflerbusse der AWV angetroffen werden: Der Setra S 315 NF wird hier zum Dienstschluss in der Wagenhalle abgestellt. Foto: Volkhard Stern



▲ An gleicher Stelle steht am 06. September 1997 ein noch von der BEG beschaffter MAN-Bus in der neuen grün-weißen Lackierung der AWV im Bereich der Bushalle. Gut sichtbar ist ein verbreitetes Phänomen jener Tage: während die Zielanzeige an der Front für die Linie 7 nach Ahrweiler vorbereitet ist, ist an der Seite „Sonderfahrt“ zu lesen.

Foto: Volkhard Stern



▲ Für den Stadtverkehr in Bad Neuenahr-Ahrweiler ist Anfang der 2000er Jahre ein MB Citaro für das Stadtmarketing komplett foliert worden. Aus Fahrgastsicht ist die Beklebung der Fensterscheiben höchst umstritten. Volkhard Stern traf das Fahrzeug am 08. Februar 2002 in Bad Neuenahr an.

gründet, die fortan den Busverkehr im Brohltal von den bisherigen BEG-Standorten Brohl, Niederzissen und Kempenich aus weiterführte.

Allen Beteiligten war seinerzeit allerdings klar, dass sich die finanzielle Situation des Busverkehrs nur verändern lässt, wenn es gelingt, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen und damit die Einnahmen zu steigern. Zum 21. Februar 1996 wurde daher im sog. „Umsetzungsraum II“ ein völlig neues ÖPNV-Konzept umgesetzt, welches in erster Linie die Integration bislang freigestellter Schülerverkehre in den Linienverkehr vorsah. Damit konnte das für Jedermann offenstehende Fahrtenangebot deutlich erweitert und zudem auf den wichtigsten Verbindungen auch der Wochenendverkehr wieder aufgenommen werden. Statt vormals meist 3-4 täglichen Fahrten wurde nun das Angebot in vielen Orten zumindest an Schultagen in etwa verdoppelt. Eine Folge war allerdings die vorrangige Ausrichtung vieler Linien an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs, wo-

durch das Angebot für die meisten anderen Kundengruppen trotz Angebotsausweitung eher unattraktiv blieb. Fahrzeugseitig fällt in diese Phase die Anschaffung der ersten Niederflerbusse.

#### SZ-Reisen, Stadtwerke Bonn & Transdev

Das 1996 geschaffene Linien- und Fahrplanangebot blieb, von kleineren Anpassungen und der vielfachen Umwandlung von Busfahrten in anrufpflichtige TaxiBus-Linien abgesehen, weitestgehend bis zum heutigen Tag unverändert bestehen. Die Einnahmesituation der AWW blieb nach wie vor schwierig, so dass sich der Kreis Ahrweiler 2006 entschloss, die kreiseigenen Verkehrsbetriebe zu verkaufen. Die Fa. SZ-Reisen um Professor Rüdiger Sterzenbach hat hierzu, nachdem sie mit dem neuen Verkehrsbetrieb Rhein-Eifel-Ahr (VREA) bereits zuvor die ehemaligen RVK-Linien nördlich der Ahr übernommen hat, ein für den Kreis attraktives Angebot abgegeben und der

Politik als Entscheidungshilfe einige Schmäckerl, wie z. B. die Einrichtung einer touristischen Linie zwischen Bonn und dem Kreisgebiet versprochen. Die nun unter SZ-Flagge segelnde AWW hielt den ehemaligen BEG-Standort in Brohl aufrecht, schloss aber die Stützpunkte Niederzissen und Kempenich. Zunehmend wurden zudem Subunternehmer eingesetzt.

Diese Epoche ist Vielen als qualitativer Tiefpunkt des Busverkehrs im Brohltal noch gut in Erinnerung. So war in den Bussen mangels Fahrscheindrucker oder qualifiziertem Bedienpersonal kaum noch ein Fahrschein erhältlich. Das eingesetzte Fahrzeugmaterial, speziell der Subunternehmer, ließ oft zu wünschen übrig und an den Haltestellen hingen fehlerhafte Fahrpläne, die von den Bussen oft nicht eingehalten wurden.

Besserung trat ein, als die gesamte SZ-Gruppe kurz nach dem Verkauf der AWW ihrerseits komplett an den französischen ÖPNV-Großkonzern Trans-

dev verkauft wurde. Transdev übernahm somit auch die AWW und den Betriebsstandort Brohl. Für die Betriebsdurchführung hatte noch SZ eine Partnerschaft mit der Stadtwerke Bonn Verkehrsgesellschaft (SWB-V) abgeschlossen, in deren Auftrag nun auch Transdev den Verkehr abwickelte. Das Know-How der Bonner ÖPNV-Profis machte sich in allen Bereichen positiv bemerkbar. So wurden zur Verbesserung des Angebots vielfältige Anstrengungen unternommen, die Verkehre ausgeweitet, Anschlüsse optimiert und nicht zuletzt die TaxiBus-Anmeldungen zentralisiert. Für den „großen Wurf“ mit einer umfassenden Netzreform fehlte aber schlicht das Geld, wurde das Angebot doch bis zuletzt eigenwirtschaftlich ohne über den Schülerverkehr hinausgehende Zuschüsse des Kreises erbracht.

Eine Besonderheit im Netz gab es für drei Jahre von 2008 bis 2011: Nachdem die Politik die beim Verkauf der AWW verhandelte Touristiklinie einforderte, richtete die SWB-V die Freizeitlinie 820 von Bonn ins Brohltal ein. Die Linie fuhr an Wochenenden von Bonn über Remagen bis Ahrweiler parallel zur Bahn und bediente dann in einer gegenläufig bedienten Schleife Niederzissen, den Bahnhof Engeln und Maria Laach, bevor es über Brohl entlang der Rheinstrecke zurück nach Bonn ging. Diese Busse sind durchaus nicht schlecht angenommen worden. Allerdings war der erhoffte Nutzen für die Touristiker vor Ort recht begrenzt, da mitunter ganze Seniorengruppen die Linie mit ihren günstigen VRS-Monattickets für eine Rundfahrt durch die Eifel nutzten, ohne vor Ort überhaupt einmal ausgestiegen zu sein. Folge war, dass die Linie mit Ablauf der Saison 2011 wieder eingestellt wurde.

### Tiefgreifende Veränderungsprozesse

Die geschilderte Situation führte auch in den Politik in den vergangenen Jahren zu der Erkenntnis, dass eine nachhaltige Verbesserung des ÖPNV nur



▲ Zum Start des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) am 01. Januar 2002 wurde ein MB Citaro der AWW mit Eigenwerbung versehen. Das bis zuletzt in dieser Form anzutreffende Fahrzeug ist hier am 20. Juni 2005 auf dem Betriebshof Brohl zu sehen. Der Wagen wurde kurz darauf von der Fa. Rietze als Ho-Modell realisiert.

Foto: Michael Hergarten



▲ Der Fuhrpark der AWW war 2005 neben Neufahrzeugen (Citaro links) auch noch von ex-BEG-Fahrzeugen geprägt, wie dem MAN SÜ 240 in der Bildmitte oder dem Setra S 215 UL recht. Die neuen, dreistelligen Liniennummern wurden zum Start des VRM eingeführt.

Foto: Michael Hergarten

mit tiefgreifenden Veränderungen möglich sein wird. Eine 2009 von Maximilian Blobel und Michael Hergarten an der TU Dortmund unter dem Titel „Stadt, Land, Bus“ angefertigte Facharbeit, die die Schwachpunkte des bisherigen Systems unverblümt aufdeckte und zugleich einen Vorschlag für eine angebotsorientierte Neugestaltung des gesamten ÖPNV-Angebots enthielt, stieß bei vielen Politikern auf offene Ohren. Zahlreiche Ergebnisse der Arbeit konnten somit in den folgenden Jahren in die landesweit konzipierte

ÖPNV-Konzeption Rheinland-Pfalz Nord und die darauf aufbauende Neuaufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) im Kreis Ahrweiler einfließen. Diese Pläne waren schließlich Grundlage für die durch den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) im Auftrag des Kreises durchgeführte Ausschreibung der Busverkehre (vgl. Heft 3+4/2017).

### Erstmals ITF-Angebot ab 01. Juli 2018

Durchgreifend neuer Ansatz bei der Angebotsgestaltung war bei dem nun am 01. Juli 2018 startenden neuen Buskon-

zept die konsequente Gestaltung der Linien im Integralen Taktfahrplan (ITF) mit optimalen Anschlüssen untereinander und zur Schiene. Ebenfalls neu: Erstmals seit vielen Jahrzehnten gibt der Kreis Ahrweiler für diese Angebotsrevolution im Laufe der zehnjährigen Verträge Rhein-Brohltal und Rhein-Ahr rund 70 Mio. Euro für den ÖPNV aus! Nur so war es möglich, den ÖPNV auf ein Niveau zu heben, dass über fast reinen Schülerverkehr hinausgeht. Zielgruppen des neuen Angebots sind neben den Schülern somit erstmalig auch Berufspendler, aber insbesondere auch Touristen und Nutzer im Freizeit- und Erledigungsverkehr. Positiv auswirken wird sich hier auch die zunehmende Zahl an Beherbergungsbetrieben, die ihren Gästen mit dem VRM-Gästeticket freie Fahrt in Bus & Bahn anbietet. Vertraglich vereinbart ist



nun der Einsatz von Neufahrzeugen mit Niederflertechnik, Klimaanlage und Fahrgastinformationssystemen. Die Busse werden dabei an ausgewählten Knoten, wie z. B. in Niederrissen stündlich zum gegenseitigen Umsteigen zusammenkommen und auch touristische Verbindungen, wie z.B. vom Bahnhof Engeln nach Maria Laach oder Mayen, bedienen. Nähere Infos hierzu in Ausgabe 3+4/2017 und auf unserer Internetseite.

Als Gewinnerin des Loses „Rhein-Brohltal“, das das hier behandelte Gebiet rund um die Brohltalbahn abdeckt, hat sich die Transdev-Tochter AWW, die wiederum unter dem Dach der Verkehrsbetriebe Mittelrhein (VMR) fir-



▲ Der ehemalige BEG-Bus Setra S 215 UL präsentiert sich am 3. März 2009 noch in AWW-Lackierung, aber bereits im Einsatz für einen Subunternehmer von SZ-Reisen. Der Zustand des Fahrzeugs kann dessen Alter von rund 18 Jahren nicht verbergen.  
Foto: Michael Hergarten



▲ Anlässlich des im Juli startenden neuen Busnetzes haben wir am 06. Juni 2018 ein gemeinsames Foto unserer Dieselloks mit einem aktuellen SETRA aufgenommen. Fahrzeuge wie dieses werden künftig im Anschluss an den „Vulkan-Express“ z. B. nach Maria Laach fahren.  
Foto: Andreas Wildeman

miert, gegen die Konkurrenz durchsetzen können. Im erweiterten Sinn fährt damit auch künftig die Urenkelin unseres eigenen BEG-Busbetriebs.

Wir freuen uns sehr, dass das ÖPNV-Angebot im Brohltal ab Juli neu aufgestellt wird und unsere Fahrgäste somit

erstmalig die Möglichkeit haben, die Fahrt mit dem „Vulkan-Express“ mit dem Besuch weiterer touristischer Highlights in der Vulkanregion Laacher See zu kombinieren!

Michael Hergarten & Volkhard Stern

## Samstag in Brohl, anno 1965: Sägefahrten zum Rheinhafen



▲ Mitte November 1965 lösten zwei fabrikneue Dieselloks von Orenstein & Koppel die bis dahin bei der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) eingesetzten Dampfloks ab. Bis zu diesem Zeitpunkt waren stets vier schwere Maschinen einsatzbereit, zwei von ihnen jeden Werktag planmäßig unterwegs. Auch am 28. August 1965, einem Samstag. Zu sehen ist hier Lok III im Bereich des Umladebahnhofs.

Was waren das noch Zeiten, als man mit Steinen viel Geld verdienen konnte! So manche private oder staatliche Bahnstrecke beiderseits des Mittelrheins lebte über Jahre und Jahrzehnte hinweg vom Transport der am Rande des Westerwaldes oder der Eifel gewonnenen vulkanischen Steine und Erden in Richtung Rheintal. Basalt, Diabas, Phonolith, Bims, Lava, Tuff, Trass und vieles andere mehr, sie dienten als Baustoffe für den Straßen- und Häuserbau, ja selbst für den Deichbau in den Niederlanden, während andere Grundstoffe für die chemische Industrie waren.

Dabei erwies es sich für den Bahnbetrieb als förderlich, dass die Steine überwiegend bergab zu befördern waren, so dass eher „Bremskraft“ als „Zugkraft“ gefordert war. Manchmal allerdings ging es mit den Steintransporten zu steil bergab (und leer wieder bergauf), so dass eine Zahnstange ein

gebaut und entsprechend aufwändige Zahnradlokomotiven eingesetzt werden mussten.

### Eine lukrative Nebenbahn

Wie bei der Brohltalbahn mit ihrer exakt 23,83 Kilometer langen Strecke von Brohl nach Kempenich. Die Erbauerin der als Neben- und nicht als Kleinbahn konzessionierten Meterstreckbahn, die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Köln (WEG), steuerte mit Bedacht die ergiebigsten Vorkommen südwestlich von Brohl an, fast ohne Rücksicht auf die Geländeverhältnisse. Das bedeutete eine vielfach gewundene, mitunter steil ansteigende Strecke durch das enge Tal des Brohlbaches, samt eines knapp vier Kilometer langen Zahnstangenabschnitts zwischen Oberzissen und Engeln, mit dem ein Höhenunterschied von 235 m überwunden wurde.

Am 14. Januar 1901 eröffneten die ersten 17,5 Streckenkilometer zwischen Brohl, Burgbrohl, Oberzissen und Engeln, viereinhalb Monate später die Verlängerung bis Weibern (+ 2,8 km) und vom 07. Januar 1902 an war die gesamte Strecke bis Kempenich in Betrieb.

Mit vier Zahnrad- und zwei Reibungslokomotiven wurden zehn Jahre nach Betriebsaufnahme alljährlich um die 180.000 Tonnen befördert, im Schnitt zehn Kilometer weit, dazu rund 150.000 Fahrgäste pro Jahr, wobei die Betriebsausgaben nur zwei Drittel der Betriebseinnahmen ausmachten. Die Gewinnerwartungen der WEG hatten sich also erfüllt.

### Mit neuem Schwung

Nach dem Ersten Weltkrieg dann waren Steine aus der Eifel zeitweise nicht mehr gefragt. Die WEG wollte ihre Bahn loswerden; die Anlieger be-

mühten sich um eine Verstaatlichung der BEG, verbunden mit einer Umspurung und Streckenerweiterung. Statt des Staates sprangen 1921 die Anliegerkreise ein und brachten die Bahn durch die schwierigen zwanziger Jahre zu einem schließlich wieder lukrativen Unternehmen.

Mit dem DWK-Benzoltriebwagen VT 50 und dem späteren Erwerb der beiden Triebwagen VT 51 und VT 52 samt Beiwagen von der Köln-Bonner Eisenbahn schafften es die neuen Eigentümer, den mittlerweile zur Bedeutungslosigkeit herabgesunkenen Personenverkehr wieder etwas zu beleben (1932: 38.000, 1934: 72.000, 1936: 79.000, 1938: 125.000 Personen). Er blieb allerdings bis zur endgültigen Umstellung auf Busbetrieb 1961 eine Marginalie.

Anders der Güterverkehr, der bald nach der Rezession Anfang der dreißiger Jahre auf 254.000 Tonnen (1933) und bis 1938 sogar auf maximal 316.000 Tonnen stieg. Den Zahnstangenabschnitt hatte man 1934 auf Reibungsbetrieb umgestellt, da mittlerweile genügend leistungsfähige Dampfloks zur Verfügung standen. Fast dreißig Jahre lang änderte sich dann außer einigen Fahrzeugzugängen fast nichts.

### Drei Bahnhöfe nebeneinander

28. August 1965, ein Samstag, 09:00 Uhr. Weder im Brohltalbahnhof (ehemals Brohl Personenbahnhof) noch im Umladebahnhof rührt sich etwas. Zwei Güterzüge befinden sich auf Strecke. Es ist also Zeit, sich etwas genauer umzusehen.

Die topographischen Verhältnisse in dem an dieser Stelle recht engen Rheintal hatten den Erbauern der Brohltalbahn damals eine in Deutschland einmalige Gleisführung abverlangt, um den radikalen Geländeanstieg zu bewältigen und gleichzeitig auf engstem Raum eine Verknüpfung von Nebenbahn, Staatsbahn und Rhein herzustellen. Auf der Höhe von Brohl fließt der Rhein von Südosten nach Nordwesten,

und entsprechend verlaufen auch die Bahnhofsgleise der Brohltalbahn, die linksrheinische Bundesbahnstrecke und die wichtige Bundesstraße B 9 von Köln nach Mainz.

Vom unmittelbar am Hang liegenden äußersten Gleis des ehemaligen Personenbahnhofs bis zum Rheinufer sind es knapp 300 m Luftlinie. Mehr Platz ist nicht vorhanden. Erst unmittelbar vor Einfahrt in den nördlichen Bereich des

Brohltalbahnhofs schwenkt das von Südwesten kommende Streckengleis aus Richtung Kempenich fast im rechten Winkel auf die neue Haupt-Verkehrsrichtung ein. Die insgesamt fünf Gleise des Brohltalbahnhofs liegen etwa fünf Meter höher als die Bundesbahnstrecke, quasi auf einer Hochterrasse des Rheintals. Eine Treppe führt von dort hinunter zum Bahnhofsvorplatz der DB.



▲ Lok 11<sup>sm</sup> rollte mit dem aus 10 Selbsttadewagen gebildeten Lavazug aus Weiler die Rampe zum Umladebahnhof herab. Detail am linken Bildrand: Die Oberleitung der DB reichte seinerzeit bis in den Umladebahnhof!



▲ Nach dem „Sägen“ im Umladebahnhof hat die Lok die Hafentbahn erreicht und rollt unter zeitgenössischer Wahlwerbung in Richtung Hafen.

Die Güterzüge in Richtung Umladebahnhof oder Brohl Hafen machen im Brohltalbahnhof Kopf. Auf einer Dammstrecke werden zunächst die Bahnhofstraße und dann die Bundesbahnstrecke überquert. Jenseits der Bahnüberführung fällt das Gleis der Brohltalbahn relativ schnell auf das Niveau der Bundesbahnstrecke und des nordöstlich anschließenden Umladebahnhofs ab. Nach Passieren der nach rechts im spitzen Winkel abzweigenden Weiche zum Umladebahnhof verläuft das Streckengleis noch 120 Meter weiter parallel zur Bundesbahnstrecke in Richtung Remagen, ehe es an einem Prellbock endet.

Zum Umladebahnhof und zum Hafen gelangen die Züge nämlich nur mit einer „Sägefahrt“; sie müssen also anschließend über die Abzweigweiche zurückdrücken. Das Stumpfgleis und fünf der insgesamt zehn Gleise des Umladebahnhofs sind ebenso wie die Strecke

zum Hafen als Dreischienengleis ausgeführt. Die Lokomotiven der Brohltalbahn können Normalspurwagen ohne zusätzliche Zwischenwagen befördern. Das Umladen geschieht sowohl mittels Kran oder von Hand - wobei eine Spillanlage Rangierhilfe gibt - als auch über ein Sturzgerüst, dessen oberes Ende sich an einem Nebengleis der Dammstrecke befindet, von wo aus die Eifel-Fracht in die unterhalb des Damms auf dem äußersten Gleis des Umladebahnhofs stehenden Normalspurwagen gekippt wird.

### Zwei Güterzüge im Abstand von 40 Minuten

Gegen 10:50 Uhr trifft der erste Güterzug aus dem Brohltal im Personenbahnhof ein. Zuglok ist der Oldtimer 11<sup>sm</sup>, eine BBN4vt von Humboldt, die 1906 ab Werk zur BEG kam. Im Schlepp hat sie zehn Selbstentladewagen für den Lavatransport, Baujahr 1960/61,

jeder mit 30 Tonnen Ladegewicht. Nachdem die Lok umgesetzt hat, geht es weiter Richtung Rheinhafen, zunächst vorbei an Lokwerkstatt und Triebwagenschuppen, wo die auf Ölfeuerung umgebaute Eh2t Nr. 1 von Krauss (Baujahr 1930) Betriebsruhe hält. Nach Überqueren der linken Rheinstrecke drückt der Zug in den Umladebahnhof zurück und begibt sich von dort nach nochmaligem Richtungswechsel auf den Weg zum Rheinhafen.

Die 1,5 km lange Hafenbahn verlief bis 1959 in Seitenlage der Bundesstraße B9. Im Zuge des Straßenausbaus im Bereich der Ortsdurchfahrt Brohl wurden zwei getrennte Richtungsfahrbahnen angelegt und die Eisenbahn jenseits der Straße zwischen B9 und Rheinufer neu trassiert. Damit verbunden war allerdings eine Niveauekreuzung der B9 bei Ausfahrt aus dem Umladebahnhof, die seit 1965 mit einer Blinklichtanlage gesichert wird.



▲ Im Hafen wurde die Lok ans andere Zugende rangiert. Hierzu kuppelte man diese im Gefälle zum Kai ab, stellte sie nach Gleis 2 und ließ den Wagenzug anschließend nach Gleis 3 oder 4 ablaufen. Hier steht die 11sm bereits am südlichen Zugende auf der Sturzbunkerbrücke (Gleis 1).

Während die 11<sup>sm</sup> im Hafengebäude umsetzt und ihre Fracht über die Sturzbunkerbrücke entlädt, ist der zweite

gesammelt hat, die neusten und auffälligsten gerade einmal sieben Jahre alt und erst wenige Monate zuvor bei der

der ebenfalls zum Hafen befördert werden soll. Derweil fasst Lok 11<sup>sm</sup> im Brohltalbahnhof Wasser und übernimmt den dort am Vorabend abgestellten Phonolithzug. Gegen 12:15 Uhr heißt es für sie wieder: Sägefahrt zum Hafen.

### Auch samstags bis 16:00 Uhr Güterverkehr

Während Lok III nach Rückkehr vom Hafen Dienstende hat und im fünfgleisigen Lokschuppen am Nordende des Umladebahnhofs der dort kalt abgestellten Lok IV (Dnzt, Krauss 1927) Gesellschaft leistet, muss Lok 11<sup>sm</sup> noch ein zweites Mal Richtung Burgbrohl auf Strecke, Abfahrt Brohl 14:00 Uhr, Rückkehr gegen 16:00 Uhr.

So langsam wird dem Besucher klar, welchen Aufwand es erfordert, jahraus, jahrein mehr als 200.000 Tonnen zu befördern, jeden Werktag im Schnitt wenigstens 700 Tonnen. An diesem Samstag jedenfalls wird das „Soll“ (gut) erfüllt: 300 + 200 + 300 Tonnen! Bis zum Ende des Jahres wird es sich auf 210.600 Tonnen aufsummiert haben.

### Zweites Leben als Museumsbahn

Die insgesamt drei 1965 und 1967 in Dienst gestellten Dieselloks von O & K verhalfen der BEG für zwei Jahrzehnte zum Überleben, konnten aber die rückläufigen Beförderungszahlen nicht verhindern. Bis Mitte der achtziger Jahre verringerten sich die Tonnagen auf ein Viertel des Wertes von 1965. Bereits 1977 hatte sich ein Museumsbahnbetrieb etabliert („Vulkan-Expres“) der einen regen Sonderzugverkehr zwischen Brohl, Oberzissen und Engeln abwickelte und dies bis heute noch tut, zunächst mit BEG-Fahrzeugmaterial, dann aber auch mit eigenen Fahrzeugen (Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH).

Dr. Rolf Löttgers

„Die Brohltalbahn“ bedankt sich beim Autor für die Genehmigung zum Nachdruck dieses im BahnExtra-Sonderheft 2009 erstmals erschienene Aufsatzes.



▲ Lok III überquert hier mit einem normalspurigen O-Wagen die durch eine damals nagelneue Blinklichtanlage gesicherte B 9.



▲ In Gleis 4 des Personenbahnhofs hat Lok 11<sup>sm</sup> soeben einen Phonolithzug übernommen. Gebildet wurden diese Züge seinerzeit aus ehemaligen Wagen der Bayerbahn. Aus Wagen 458 ist später unser offener Aussichtswagen entstanden.

Güterzug mit Lok III (Jung 1951) bereits auf dem Weg zum Hafen. Als er seine „Sägefahrt“ beginnt und sich gerade auf Höhe der linken Rheinstrecke befindet, donnert neben ihm der TEE 10 „Rheingold“ vorbei.

Lok III hat eine bunte Mischung zwei- und vierachsiger O-Wagen am Haken, wie sie die BEG im Laufe der Jahrzehnte

Bayerbahn entbehrllich geworden. Bis 12:00 Uhr sind beide Züge auf dem viergleisigen Hafengebäude direkt neben der B 9 mit Rangieren und Entladen beschäftigt und machen sich sofort auf die Rückfahrt.

Lok III stellt ihren Leerwagenzug am Umladebahnhof ab und setzt sich dann vor einen normalspurigen O-Wagen,

## Ergänzender Kommentar von Stephan Pauly

In seinem Artikel über die Situation des Eisenbahnbetriebs der Brohltalbahn an einem Samstag Ende August 1965 beschreibt Rolf Löttgers sehr präzise eine sehr bedeutende Umbruchphase in der Geschichte der Brohltal-Eisenbahn: den Traktionswechsel von der Dampf- zur Diesellok. Tatsächlich waren viele Privatbahnen Mitte und Ende der 1960er Jahre viel eher in der Lage die mit Dampfmaschinen betriebenen Lokomotiven durch solche zu ersetzen, die mit der Kraft des Dieselmotors angetrieben wurden, als die „große Schwester“, die staatliche Eisenbahn in Form der damaligen Deutschen Bundesbahn. Zwar hatte auch das Staatsunternehmen Bundesbahn ab Sommer 1968 unter dem imageträchtigen und sehr eingängigen Slogan „Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab“ öffentlichkeitswirksam die systematische Außerdienststellung der Dampfloks beworben, aber es sollte noch bis Dezember 1977 dauern, bis tatsächlich das Feuer im Stehkessel der letzten Staatsbahndampflok erlosch.

Die privaten Eisenbahnverwaltungen hatten deutlich kleinere Triebfahrzeugbestände und zugleich auch einen wesentlich höheren Kostendruck zu verzeichnen, was im Ergebnis dazu führte, dass die zuständigen Verwaltungen, Eigentümer und deren Entscheidungsträger konsequent und zügig den Umstieg auf die Diesellokomotiven (und zuweilen auch auf die elektrische Traktion) vorantrieben.

So auch bei der Brohltalbahn: Bereits im Laufe des Jahres 1964 war den Verantwortlichen von Werkstatt, Betriebsdienst und den Eigentümern der BEG deutlich geworden, dass eine Ablösung der Dampflokomotiven durch Dieselloks aus vielen Gründen unumgänglich geworden war. Zum einen wiesen einige der Loks erhebliche betriebs- und altersbedingte Schäden auf, die dem überwiegend harten Betriebsalltag geschuldet waren, was Rolf Löttgers in seinem Aufsatz sehr treffend und zugleich auch sehr anschaulich beschreibt. Hohe Betriebsleistungen in Bezug auf die tägliche Einsatzdauer und die gefahrenen Kilometer im Rangier- und Streckendienst, große Lasten am Zughaken und nicht zuletzt die äußerst anspruchsvolle Topographie der Eisenbahnstrecke im Brohltal und auf den Eifelhöhen waren verantwortlich für gravierende Verschleißerscheinungen an den Maschinen.

Unbewusst aber zugleich sehr genau beobachtend beschreibt Herr Löttgers diese tiefgreifende Phase der einsetzenden und beginnenden Neuausrüstung auf den Einsatz der Diesellokomotiven. Was er indessen nicht wissen konnte: die große fünffach gekuppelte Lok 1 (Krauss 1930), die, wie er richtig beschreibt noch 1959 auf Ölhauptfeuerung (zur Entlastung der Heizer und weil zu dieser Zeit Öl tatsächlich preiswerter als Kohle war) umgebaut worden war, stand nicht etwa in wochenendlicher Betriebsruhe im Brohler Lokschuppen, sondern weil sie bereits einen Monat zuvor im Juli 1965 „außer Dienst gestellt und beim Bundesbahn-Maschinenamt Koblenz abgemeldet“ worden war.

Woher wissen wir das so genau? Die IBS ist im Jahr 1992 in den Besitz des wohl umfangreichsten Archivbestandes gelangt, der zur Dokumentation der Entwicklung und Geschichte einer privaten Eisenbahngesellschaft herangezogen werden kann.

So umfasst dieses Archiv auch die lückenlosen Monatsberichte der Werkstätte von Juni 1955 bis November 1968. Genau in diesen Zeitraum fällt der von Rolf Löttgers anlässlich seines Besuches in Brohl im Spätsommer des Jahres 1965 beschriebene Strukturwandel. Nur für sehr wenige Betriebstage lassen sich der zeitgleiche Einsatz von Dampf- und Diesellokomotiven nebeneinander belegen. Heißt es z. B. hierzu im Monatsbericht der Werkstätten für den Monat November 1965: „Die Dampflokomotive Nr. IV (Krauss & Co. 1927) wurde nach entsprechender Vorbereitung in der früheren Wagenwerkstätte abgestellt. Zu Beginn des Monats wurden die neuen Diesellokomotiven D1 und D2 abgeladen und nach Eintreffen der zuständigen Monteure den ersten Probefahrten unterzogen. Am 16. November 1965 erfolgte die Abnahme der neuen Maschinen durch den L.F.B. Und seit dieser Zeit stehen die D-Loks (gemeint waren die Diesellokomotiven; Anm. des Verfassers) im Planfahrdienst. Die Lokomotiven Nr. III und 11<sup>sm</sup> wurden nach Einsatz der neuen Dieselloks einer Kurzausbesserung unterzogen und einsatzbereit in der Lokreparaturwerkstätte auf den hierfür bestimmten Stand abgestellt.“

Dies lässt erkennen: Rolf Löttgers beschreibt in seinem Artikel über seinen Besuch in Brohl zu Ende August 1965 tatsächlich die letzten Planeinsätze der Dampflokomotiven auf den Gleisen der Brohltalbahn überhaupt! Ein Nebeneinander beider Traktionsarten hat es demzufolge im November 1965 nicht einmal über den Zeitraum von zehn zusammenhängenden Tagen gegeben; und wenn überhaupt nur während der Testphase der zu Beginn des Monats frisch eingetroffenen Dieselloks. Mit dem Dienstag, 16. November 1965, beginnt bei der Brohltalbahn das Zeitalter der deutlich wirtschaftlicher zu betreibenden Diesellokomotiven.

Spannend bleibt jedoch ein weiterer Eintrag im „Monatsbericht der Werkstätten für Monat Dezember 1965“. Hier wird ein einziges Mal deutlich, dass an exakt vier (!) Betriebstagen die Diesellokomotive D1 und die Dampflok III (Jung 1951) zeitgleich im Einsatz waren. Der Bericht führt dazu u. a. aus: „An den Dampflokomotiven Nr. III und 11<sup>sm</sup> sind im Berichtsmonat keine Reparaturen angefallen. Beide Loks sind betriebsfähig abgestellt. Die Lok III ist infolge des Ausfalls der Diesellok Nr. 2 an 4 Tagen im Betriebsdienst gewesen. Gegen Monatsende wurden beide Dampfloks kurzfristig unter Dampf gesetzt, um eine Funktionsprüfung durchführen zu können. Im Diesellokbetrieb wurde zu Beginn des Monats an der D-Lok Nr. 2 durch die Fa. O & K ein neues Kupplungsteil eingebaut. Beide D-Loks liefen ohne Anstände. Die erforderlichen laufzeitgebundenen Ölwechsel und die Terminarbeiten wurden durchgeführt.“

Beides, der Textbeitrag von Rolf Löttgers aus dem Jahr 2009 und die Werkstattberichte aus dem von der IBS übernommenen Archivbestand der BEG beleuchten sehr genau und anschaulich ein wichtiges Kapitel in der Geschichte der Brohltalbahn: die Umstellung von Dampf- auf Dieselmotoren. Zugleich erklären sie, warum bis heute keine Bilder und Fotografien vom zeitgleichen Regelbetrieb der Dampf- und Diesellokomotiven bekannt und bislang auch nicht veröffentlicht worden sind: Es gibt sie einfach nicht und es wäre schon ein gewaltiger Zufall gewesen, wenn die zur Mitte der 1960er Jahre noch kleine Schar der fotografierenden Eisenbahnfreunde just zu dem Zeitpunkt in Brohl auf den Auslöser gedrückt hätte, als dieser kurze Zeitraum vom 05. bis 16. November 1965 und an vier Tagen in der ersten Dezemberwoche 1965 zugelassen hätte. Was würden wir seitens der IBS für solche Bilder, für auch nur ein einziges Foto geben...

*Stephan Pauly*  
Vorsitzender der IBS

## Stationen & Ausflüge – Teil 4: Brohl Rheinanlagen



▲ Der „Vulkan-Express“ steht am Haltepunkt Rheinanlagen für die Umsteiger von der „MS Beethoven“ bereit. Rechts im Bild ist der Aalschokker „Katharina“ zu sehen. Foto: Wolfgang Grafeneder

Im Sommer zieht es uns Menschen traditionell ans Wasser. Dies führt auch unsere Ausflugstipps in dieser Ausgabe direkt an den Rhein zu unserem Haltepunkt Brohl Rheinanlagen!

Der an der Hafenbahn gelegene Haltepunkt weist natürlich längst nicht so viele Abfahrten des „Vulkan-Express“ auf wie unsere übrigen Bahnhöfe. Jeden Dienstag bis Ende Oktober haben Sie aber die Gelegenheit, mit dem Zug direkt ans Wasser zu fahren! Zunächst die DB-Strecke überquerend, fährt der Zug die Rampe zum Umladebahnhof hinab, wo mehrfach die Fahrtrichtung gewechselt werden muss, ehe nach der Überquerung der B9 das Rheinufer erreicht wird.

Die meisten Fahrgäste, die den Haltepunkt in den Rheinanlagen nutzen, sind Umsteiger vom Rheinschiff „MS Beethoven“, das hier jeden Dienstag zwei Mal festmacht: Zunächst gehen die Fahrgäste von Bonn und Linz von Bord des Schiffes um in den „Vulkan-Express“ zu wechseln, der kurz zuvor

die talwärts fahrenden Gäste aus dem Brohltal an den Rhein gebracht hat und diese nun zur Rhein-Rundfahrt nach Andernach, Linz oder Bad Breisig an die „Beethoven“ übergibt. Am frühen Abend treffen sich Zug und Schiff dann erneut am Rhein zur Übergabe der in Richtung Bonn zurückkehrenden Reisenden. Mächtig was los in den Rheinanlagen!

### Weitere Infos im Netz:

[www.vulkan-express.de/rheinanlagen](http://www.vulkan-express.de/rheinanlagen)

Der Name der kleinen Station ist dabei Programm: direkt am Bahnsteig erwartet unsere Gäste in den Grünanlagen der durch den Brohler Kulturverein vorbildlich restaurierte Aalschokker „Katharina“, mit dem in früheren Zeiten Fischfang auf dem Rhein betrieben wurde. Hier beginnen seit diesem Frühjahr auch die neuen Rundwanderwege „Katharinensteig“ und „Himmelsleiter“, die wir in einer der nächsten Ausgaben vorstellen werden.

Gleich gegenüber lockt ein einladender Biergarten mit Blick auf die vorbeiziehenden Schiffe und das gegenüberliegende Rheinufer! Auch ein entspannter Spaziergang auf die lange Mole des Brohler Hafens ist von hier aus möglich und bietet interessante Ausblicke auf die früher bedeutenden Verladeanlagen am Kai sowie den bekannten Brohler Mineralbrunnen. Rheinabwärts schweift der Blick bis weit hinter Bad Breisig.

Wieder zurück „an Land“ bietet sich zum Abschluss des kleinen Ausflugs ein Spaziergang durch die Ortsmitte von Brohl zurück in Richtung Bahnhof an. Wer hungrig geworden ist, findet entlang der Koblenzer Straße (parallel zur B9) mehrere Einkehrmöglichkeiten.

Sie sehen, es lohnt sich, einmal mit dem „Vulkan-Express“ bis an den Rhein zu fahren!

*Michael Hergarten*

## Feuerwehr-Bambinis reinigen Brohler Hafenbahn

Im Rahmen des „Dreck-weg-Tags“ haben sich die Brohler Feuerwehr-Bambinis Mitte April den Gleisanlagen unserer Hafenbahn im Bereich der Aral-Tankstelle angenommen. Gemeinsam mit der Tankstellen-Pächterin bedankten wir uns herzlich für den Einsatz.

Leider werden die Gleise insbesondere im Bereich der Aral-Tankstelle regelmäßig von rücksichtslosen Mitbürgern als Mülleimer genutzt. So hatte sich einiges angesammelt. Der „Dreck-weg-Tag“ war nun eine willkommene Gelegenheit für die örtlichen Bambinis der Feuerwehr, das Problem anzugehen. Vorbildlich ausgerüstet mit Warnwesten sammelten

die Kinder etliche Säcke Müll von den eigens gesperrten Gleisen der Hafenbahn ein.

Als Dankeschön trafen wir uns Anfang Mai gemeinsam mit Nicole Podojil von der Aral-Tankstelle bei den Kleinsten der Brohler Feuerwehr. Mit im Gepäck hatten wir kleine Präsente wie Frühstücksbrettchen vom „Vulkan-Expresß“ und Wasserspritzen von Aral. Mit Stolz nahmen die im Kreisgebiet einzigartigen Bambinis die Geschenke an. Wir freuen uns ganz besonders darüber, den Fahrgästen des „Vulkan-Expresß“ nun wieder ansehnliche Anlagen bieten zu können.

Stefan Raab



▲ Mit Warnwesten ausgerüstet, machten sich die Feuerwehr-Bambinis auf den gesperrten Gleisen der Hafenbahn an die Arbeit.

Foto: Elke Keldenich

## Exkursion der Deutschen Nahverkehrstage ins Brohltal

Ende April fanden in Koblenz die Deutschen Nahverkehrstage statt. Diese alle zwei Jahre vom Landesverkehrsministerium organisierte Fachtagung zog auch in diesem Jahr mehrere Hundert Fachleute aus der Nahverkehrsbranche zum dreitägigen Erfahrungsaustausch an. Fast schon traditionell fand am letzten Tag eine Fachexkursion zur Brohltalbahn statt.

Stephan Pauly erwartete die mit der MittelrheinBahn anreisenden Exkursionsteilnehmer bereits am Treppenaufgang zu unserem Bahnsteig um zunächst in die Geologie des Brohltals und die Geschichte unserer Bahn einzusteigen. Kurz darauf ging es los: im klassischen „Vulkan-Expresß“ mit VB 50 und dem offenen Sommerwagen fuhren die Teilnehmer nach Niederzissen um unsere 2017 erstellte Jubiläumsausstellung zu besichtigen. Im Anschluss führte die Fahrt weiter bis nach Engeln und zurück.

Nachdem sich in Brohl erste Teilnehmer zur Heimreise in alle Regionen Deutschlands verabschiedet haben, bat



▲ Michael Haubner nutzte den kurzen Stopp am Brohler Hafen für ein Foto der beruflich im Nahverkehr tätigen IBSler Stephan Pauly und Michael Hergarten zusammen mit Zugführer Wilfried Thelen.

Foto: Michael Haubner

der harte Kern der Gruppe um eine Be- reisung der Hafenbahn. Auch diesen Wunsch haben wir gerne erfüllt und im Anschluss selbstverständlich auch einen Blick in die Werkstatt gewährt.

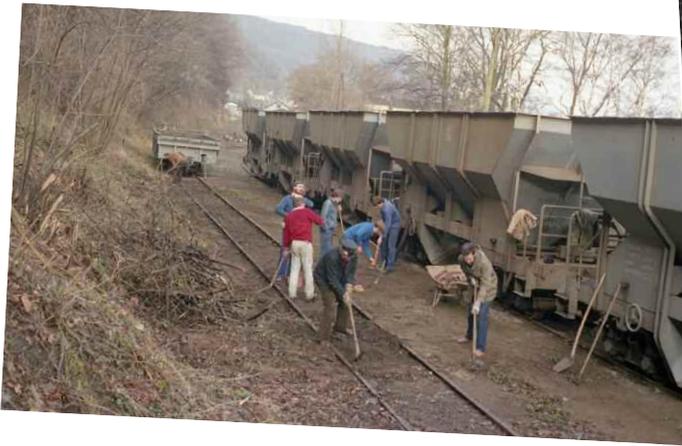
In zahlreichen Gesprächen wurde uns wieder einmal vor Augen geführt, welch

unschätzbare Juwel wir mit der Brohltalbahn haben! Die Teilnehmer waren begeistert von unserem ganz besonderen Nahverkehr zu touristischen Zwecken!

Michael Haubner

## Erste IBS-Arbeitseinsätze vor 30 Jahren

Gut 30 Jahre ist die IBS zwischenzeitlich alt. Hans Merzbach hat mich in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam gemacht, dass sich zum Jahresbeginn auch die ersten Arbeitseinsätze der damals noch jungen IBS entsprechend jähren.

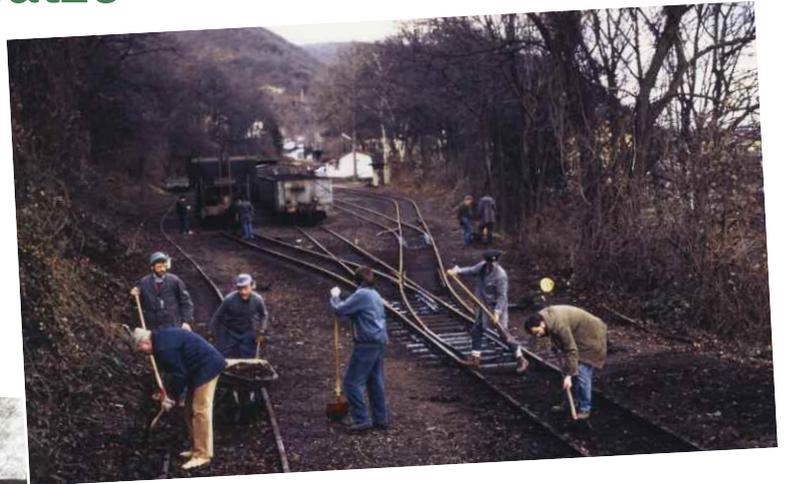


▲ Mit vereinten Kräften machten wir uns daran, das Gleis 5 von Bewuchs und zunehmender Versandung zu befreien.

Foto: Volkhard Stern

► Das abgeschnittene Geäst wurde seinerzeit direkt an Ort und Stelle thermisch verwertet.

Foto: Hans Merzbach



▲ Auch im hinteren Bahnhofsbereich an den Weichen 1 und 2 ging es dem Unrat an den Kragen. Zu sehen sind u.a. Heinz-Wolfgang Lehner, Hans Merzbach, Stephan Pauly und Joachim Hillenbrand.

Foto: Volkhard Stern



Am 16. Januar 1988 wurde IBS-seitig mit Pflegearbeiten am Gleis 5 im Bahnhof Brohl BE begonnen.

Dabei waren unter anderem Michael Haubner, Michael Baaden, Reinhard Berenbeck, Toni Lankes, Hans Merzbach, Volkhard Stern, Andreas Wildeman, Joachim Hillenbrand, Jörg Reichwald, Michael Weber, Wilfried Thelen und Stephan Pauly.

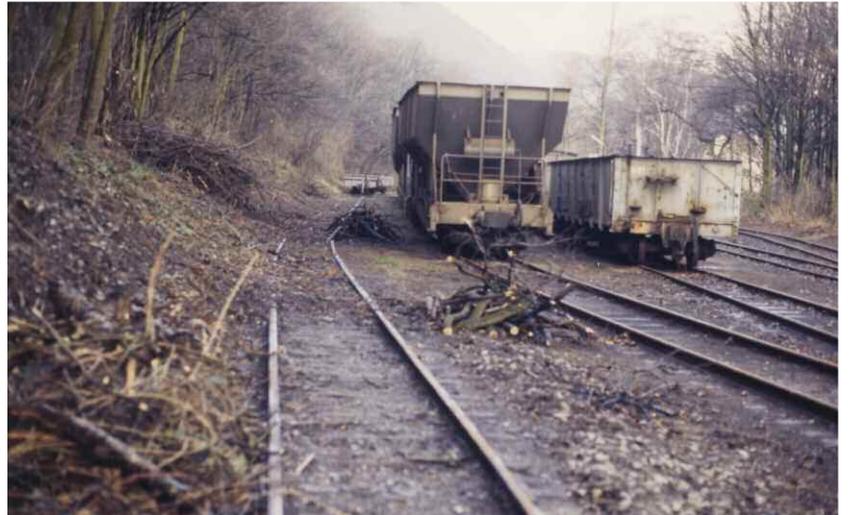
Viele dieser Personen sind auf den nebenstehenden Bildern zu sehen, die beim ersten und zweiten Arbeitseinsatz 1988 entstanden.

Volkhard Stern

◀ Auch im Bereich der südlichen Prellböcke ist ein Feuer zur Entsorgung des Grünschnitts zu erkennen. Die Mannschaft macht hier Pause am südlichsten Punkt unserer Brohler Bahnanlagen.

Foto: Hans Merzbach

► Auf dieser Aufnahme wird deutlich, wie notwendig der Grünschnitt im Bereich des Gleises 5 war. Dieser Bereich ist noch heute durch den stark nachwachsenden Bewuchs immer recht feucht. Foto: Hans Merzbach



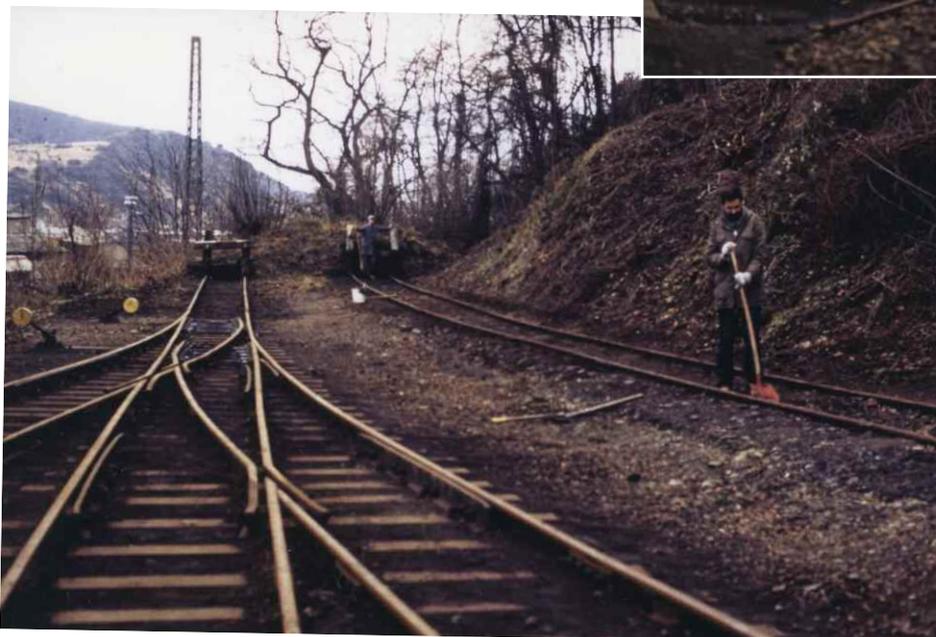
◀ Zentimeterdick haben sich Laub und Erdrich zwischen den Schienen aufgetürmt und so das Gleis stets feucht gehalten. Foto: Hans Merzbach

Foto: Hans Merzbach



► Auch im Bereich der Doppelten Kreuzungsweiche 7 galt es, Schmutz und Unrat zu entfernen. Foto: Hans Merzbach

Foto: Hans Merzbach



◀ Freie Sicht auf Prellböcke und Schwellen. Das Ergebnis der Aktion kann sich sehen lassen. Foto: Hans Merzbach

Foto: Hans Merzbach

## Gleissanierung im Tönissteiner Tunnel



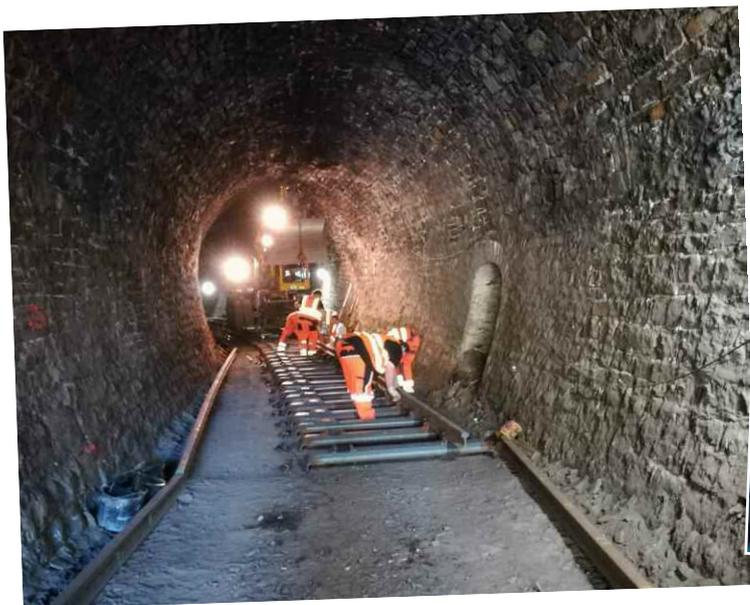
▲ Unverzichtbar bei sämtlichen Gleisbauarbeiten sind unser Schotterwagen 50x und der aufgebockte normalspurige Schotterwagen. Hier ist ein solcher Bauzug unterhalb der Schweppenburg unterwegs.  
Foto: Frank Muth



▲ Nach dem Abbau der alten Gleise konnte auch der alte Unterbau per Radlader zu den Tunnelportalen verbracht werden.  
Foto: Frank Muth

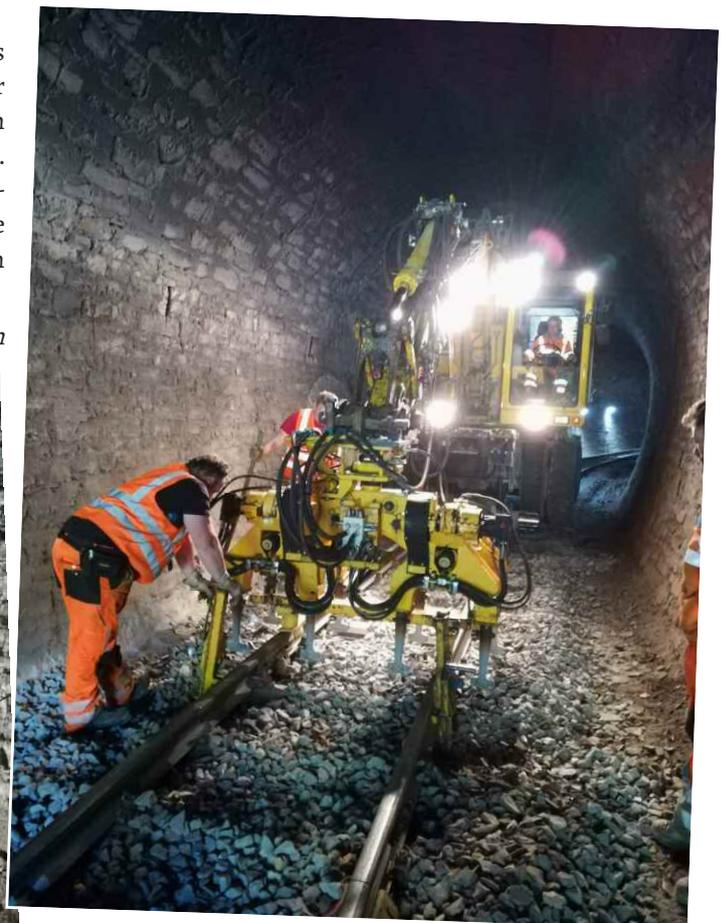
Schon seit längerer Zeit bestand im Tönissteiner Tunnel wegen des sanierungsbedürftigen Oberbaus eine Langsamfahrstelle mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h. Im Frühjahr hat sich nun die Möglichkeit ergeben, diese Einschränkung zu beheben. Hierzu ist auf einer Länge von ca. 200 Metern der Oberbau mit Unterstützung der Fa. Leonhard Weiss komplett erneuert worden. Die beengten Verhältnisse stellten dabei besondere Anforderungen an die Logistik und den Bauablauf.

Frank Muth



▲ Anschließend ist das Gleisbauteam mit dem Verlegen der neuen Schienen auf Stahlschwellen beschäftigt.

Foto: Frank Muth



▲ Zwei Tage später ist das neue Gleis vollständig verlegt und eingeschottert. Mittels einer am Ausleger eines Baggers mit Meterspur-Fahrwerk befestigten Stopfmaschine wird das Gleis nun eingeschottert.  
Foto: Frank Muth

## I Schülerverkehre auf der Schiene – Hopp oder top?

Schülerverkehr und Schiene – das passt wie „Pott und Deckel“, könnte man glauben. Große, gebündelte Schülerströme treffen auf ein Verkehrsmittel mit hohen Kapazitäten, hohem Sicherheitsniveau und meist kurzen Fahrzeiten. Stimmt die Erschließungswirkung der Schiene, d. h. sind ausreichend wohnort- und schulnahe Haltepunkte vorhanden, findet auf der Schiene teils ein beachtlicher Schülerverkehr statt. Dies gilt nicht nur für regulär in Betrieb befindliche Regionalbahnen. Etliche Beispiele bundesweit zeigen, dass auch Strecken, auf denen kein regelmäßiger Nahverkehr stattfindet, im Schülerverkehr äußerst erfolgreich sein können. Zwei prominente Beispiele hierfür sind die Schwäbische Albbahn zwischen Enstingen und Schelklingen oder auch die schmalspurige Döllnitzbahn zwischen Oschatz und Mügeln (Sachsen).

In unserer Region haben sich in jüngster Zeit ähnliche Gedanken Raum verschafft und sind teils bereits umgesetzt worden:

### Top: Westerwaldbahn Gebhardshain – Scheuerfeld

Für Viele völlig überraschend und doch bereits seit Monaten geplant, wurde am 07. Mai 2018 auf der ansonsten im Personenverkehr nicht befahrenen Strecke der Westerwaldbahn zwischen Gebhardshain-Steinebach und Scheuerfeld (Sieg) ein großer Teil des Schülerverkehrs auf die Schiene verlagert. Hintergrund ist, dass im Bereich Betzdorf über ein gutes halbes Jahr eine Straßenbrücke saniert werden muss, so dass die bisherigen Buslinien kilometerlange Umwege fahren mussten um ihr Ziel zu erreichen. Die daraus resultierende Fahrzeit ist kaum mehr darstellbar, so dass die Idee reifte, die ohnehin vorhandene Bahnstrecke zu nutzen.

Die Westerwaldbahn hat sich für diese Verkehre einen Triebwagen VT 628 bei DB Regio angemietet, der nun an Schultagen jeweils morgens und mittags auf der genannten Strecke eingesetzt wird. In Scheuerfeld steigen die Schüler in Busse zu den Schulen in Betzdorf um, auch können hier die DB-Züge nach Köln und Siegen erreicht werden. Die Züge stehen jedermann zum VRM-Tarif offen. An den beiden Bahnhöfen hat man eigens die Bahnsteige provisorisch saniert um einen sicheren Ein- und Ausstieg zu ermöglichen.

Das Beispiel zeigt, wie mit gutem Willen kreative Lösungen auch auf nicht planmäßig gefahrenen Strecken umgesetzt werden können. Es bleibt abzuwarten, ob das Konzept nicht sogar so überzeugend ist, dass diese Lösung ggf. dauerhaft erhalten bleibt.

### Hopp: Brohltalbahn Weiler – Brohl

In unserer letzten Ausgabe hatten wir Ihnen recht zuversichtlich auch die eventuelle Rückkehr des regulären Personenverkehrs in Form eines Schülerzuges auf die Brohltalbahn zwischen Weiler nach Brohl gemeldet. Leider hat sich dieses sicherlich zukunftsweisende Projekt in der Zwischenzeit zerschlagen.

Unser Trommeln für einen zeitgemäßen Schülerverkehr ist schlussendlich leider nicht auf offene Ohren gestoßen. In der abschließenden Entscheidung hat es der Kreis Ahrweiler nun vorgezogen, diese Verkehre ebenfalls per Bus durchführen zu lassen. Zwischen den Zeilen bleibt leider der Eindruck, dass man uns solche „echten“ Personenverkehre nicht zutraut und die Brohltalbahn doch eher als „dat Bimmelbähnsche“ wahrgenommen wird.



▲ Kreative Lösung im Schülerverkehr der Westerwaldbahn: Der angemietete Triebwagen steht für die Schüler am Bahnhof Gebhardshain-Steinebach zur Fahrt nach Scheuerfeld bereit.

Foto: Peter Hölterhoff

Wir können unsere Enttäuschung in dieser Sache nicht verbergen, hätten wir mit einem modernen Triebwagen und einer auf Teilabschnitten deutlich angehobenen Fahrgeschwindigkeit sicherlich sehr gut beweisen können, welches Potenzial die Brohltalbahn über den „Vulkan-Expres“ und den Güterverkehr hinaus zweifelsohne bietet.

Die Bemühungen um den Harzer Triebwagen 187 015 sind aus diesem Grunde vorerst eingestellt worden. Umso mehr soll nun die Aufarbeitung unseres Triebwagens VT 30 vorangetrieben werden, um dieses flexible Fahrzeug möglichst bald wieder im Brohltal einsetzen zu können.

Michael Hergarten

## I Bahnhof Burgbrohl wieder bewirtschaftet

Nachdem zum Saisonbeginn 2016 ein vielversprechendes Konzept mit Crêperie und hausgemachten Kuchen, betrieben durch das Schloss Burgbrohl, gestartet war, ist es im vergangenen Jahr leider nur noch für angemeldete Gruppen möglich gewesen, im Bahnhof einzukehren. Doch nun hat die gemütliche Bahnhofsgaststätte seit Christi Himmelfahrt wieder geöffnet!

Vorangegangen war ein Wechsel des Pächters. Das Schloss Burgbrohl (Gastronomie und Hotel) ist zwischen-

zeitlich von der Familie Weber verkauft worden und wird nun von der Familie Heuft betrieben. Der Pachtvertrag für die Bahnhofsgaststätte wurde bei diesem Wechsel allerdings nicht übernommen. Somit stand nun für das Team um Michael Hohl die Tür offen, das Lokal mit einem eigenen Konzept wieder zu öffnen.

Angeboten wird sowohl Frühstück als auch ein reichhaltiges Angebot an Snacks und Hauptgerichten aus überwiegend regionalen Produkten.

Eine reichhaltige Getränkeauswahl ist selbstredend. Geöffnet ist das Lokal freitags und samstags ab 17 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ab 9 Uhr. Bei gutem Wetter ist auch die Außenterrasse geöffnet. Telefonisch ist die Gaststätte unter 0170 / 5267796 erreichbar.

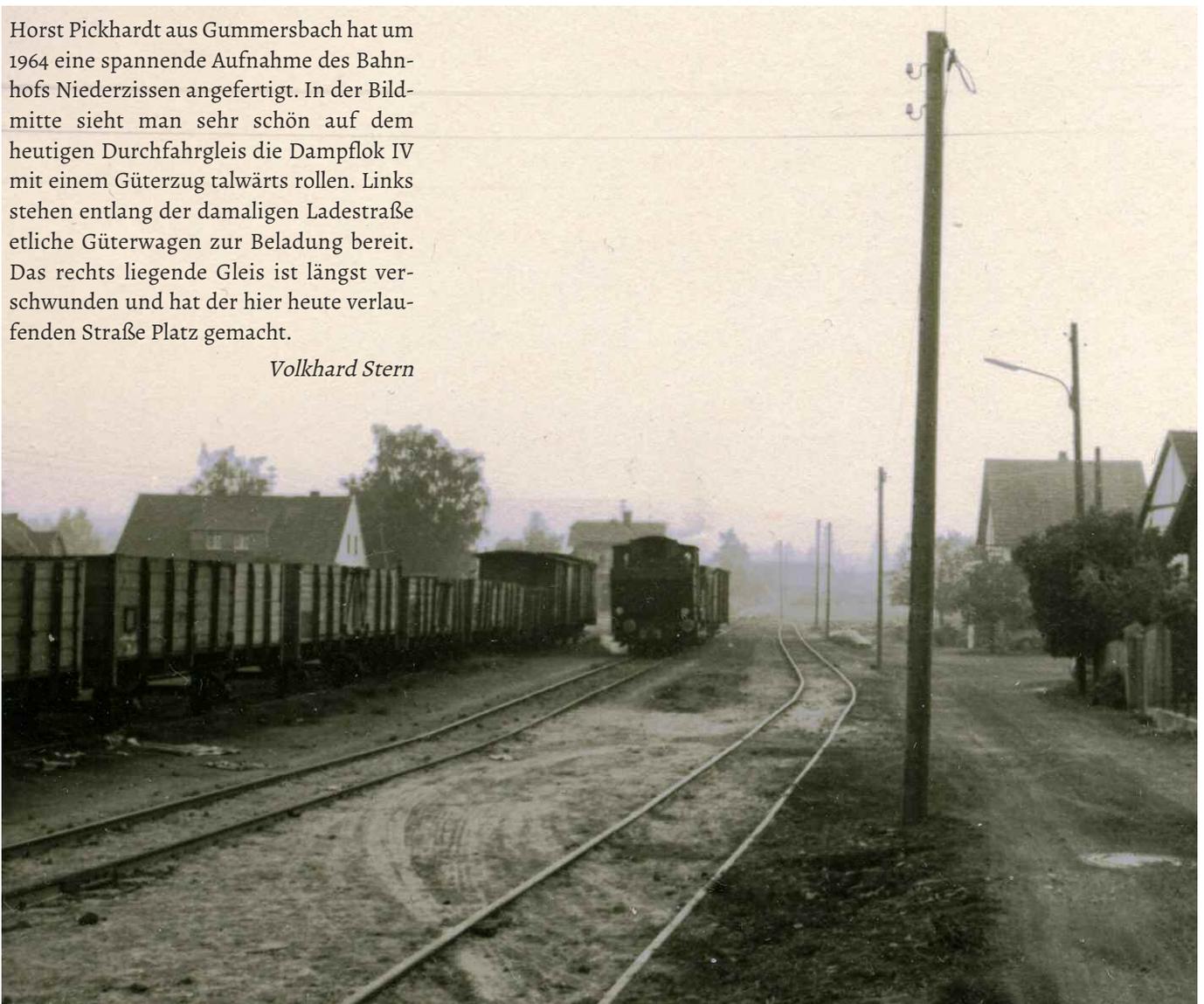
Wir freuen uns, unseren Fahrgästen nun auch im Bahnhof Burgbrohl wieder ein gastronomisches Angebot anbieten zu können und wünschen den neuen Betreibern viel Erfolg!

*Michael Hergarten*

## I Rückblick: Bahnhof Niederzissen

Horst Pickhardt aus Gummersbach hat um 1964 eine spannende Aufnahme des Bahnhofs Niederzissen angefertigt. In der Bildmitte sieht man sehr schön auf dem heutigen Durchfahrgleis die Dampflok IV mit einem Güterzug talwärts rollen. Links stehen entlang der damaligen Ladestraße etliche Güterwagen zur Beladung bereit. Das rechts liegende Gleis ist längst verschwunden und hat der hier heute verlaufenden Straße Platz gemacht.

*Volkhard Stern*



## Altbekannter Neuverkehr auf Normalspur

Seit April diesen Jahres fährt ein durchaus bekannter Verkehr neu unter Brohltalbahn-Regie: Der bisher von unserem langjährigen, guten Geschäftspartner der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) durchgeführte Schrottverkehr ab dem Blechdosenwerk in Weißenthurm wurde von unserer Betriebs-GmbH neu strukturiert und übernommen. Der Grund dafür liegt im Wesentlichen in der Unzufriedenheit des Kunden mit der von DB Cargo gelieferten Leistung, welche bisher die Waggons gestellt und den Transport ab Andernach bis zum Empfänger durchgeführt hatte. Die RSE, welche die Bedienung im Jahr 2001 übernommen hatte, konnte durch ihr Engagement die oftmals von der DB Cargo nicht gestellten Waggons leider nicht kompensieren, weshalb der Kunde zum Jahreswechsel 2017/2018 auf eine Lkw-Bedienung umzustellen beschlossen hatte. In enger Abstimmung mit der RSE gelang es uns in mehreren Gesprächen diese Umstellung noch hinauszuzögern um Zeit für eine Umstrukturierung der Verkehre zu gewinnen und die Einbindung in unser Aluminium-Zugsystem zu ermöglichen.

Mit unserem vorgelegten Konzept haben wir „offene Türen ingerannt“. Unser Konzept hatte den Kunden überzeugt und ein Vertrag konnte im März geschlossen werden. Für den Kunden haben wir 12 Ea-Wagen von der VTG angemietet, welche jeweils von Dienstag bis Dienstag beim Versender innerhalb einer Woche beladen werden. Wie bisher rangiert dreimal wöchentlich die RSE, welche damit weiterhin – wenn auch abweichend nun in unserem Auftrag – in Weißenthurm aktiv ist. Dabei werden jeweils am Dienstag sieben bis neun der Ea-Wagen unserem Aluzug, auf seinem Lauf nach Voerde, am Zugende beigegeben. Die restlichen Wagen verbleiben zum weiteren Beladen sowie als Reserve in Weißenthurm. Abweichend vom üblichen Laufverkehrt dann

unser Aluzug über Mülheim-Speldorf, wo die Ea-Wagen von der Mülheimer Verkehrsgesellschaft übernommen und zum Empfänger im dortigen Hafen überführt werden. Der Aluzug fährt anschließend weiter nach Voerde, wo unsere Mitarbeiter übernachten um die reguläre Beladung am Mittwoch abzuwarten. Auf dem „Nachhauseweg“ nimmt unsere Aluzug in Speldorf die nunmehr leeren Ea-Wagen am Mittwoch wieder am Zugende auf um sie nach Weißenthurm zurück zu bringen. Dort rangiert die RSE die Wagen wieder zum Versender, während unser Aluzug seine Ware wie gewohnt zum Aluminium-Walzwerk nach Koblenz bringt.

Was recht einfach klingt bedeutete eine tiefgreifende Umstrukturierung beim Kunden. Die Wagen wurden bisher von der DB Cargo zu Empfängern nach Köln-Kalk und Duisburg überführt, was leider wegen der Unmöglichkeit des Aussortierens von „Nicht-DB-Waggons“ durch die Empfänger dort von uns so nicht angeboten werden konnte. Daher steuern nun alle Wagen den Hafen Mülheim (Ruhr) an, wo der Kunde die Wagen entlädt und die Zuführung der Mengen an die bisherigen Empfänger mittels DB-Wagen steuert.

Der Versender wie auch der Kunde sind bisher mit unserer Leistung und auch derer der RSE sehr zufrieden. Viel zu oft mussten bis Anfang des Jahres Notkonzepte erstellt werden, weil DB-Wagen zur Beladung fehlten. Der Stillstand im Betrieb drohte oftmals.

Durch die Vorhaltung von Reservewagen und drei durch den Kunden von der Fa. Rasselstein erworbenen E-Wagen, welche als „letzter Notnagel“ vorgehalten werden, gibt es nun eine sehr hohe Entsorgungssicherheit. Den „letzten Notnagel“ haben wir allerdings noch nie nutzen müssen – wobei wir wie auch der Kunde davon ausgehen, dass dies auch nie der Fall sein wird.

Ab Mitte Mai konnten wir zudem in Neuwied einen weiteren Neuverkehr verbuchen. Für die DB Cargo, die bisher zweimal täglich das Stahlwerk Arcelor Mittal am Rhein bediente, dürfen wir nunmehr die nachmittägliche Bedienung übernehmen. Die DB Cargo zeigt



▲ Unsere neue Lok 218 396 ist am 17. April 2018 in Bonn-Mehlem mit dem „Aluzug“ unterwegs. Am Zugschluss eingereiht sind die Ea-Wagen für das Blechdosenwerk Weißenthurm.  
Foto: Volkhard Stern

uns damit großes Vertrauen und möchte den vor gut einem Jahr gezeichneten Kooperationsvertrag, welcher für die gelegentliche Bedienung des Ölhafens Bendorf für die DB Cargo mit uns geschlossen wurde, weiter ausbauen. Damit wird unser Standort in Neuwied weiter gestärkt. Wir freuen uns, damit weitere Verkehre für die DB fahren zu dürfen.

Stefan Raab

# Jahreshauptversammlung 2018: Veränderungen im Vorstand

Am Freitag, den 25. Mai hat im Bahnhof Engeln die diesjährige Jahreshauptversammlung der IBS stattgefunden. Etwa 40 Mitglieder fanden den Weg in die Eifel, wovon etwa die Hälfte die angebotene Zubringer-Zugfahrt mit dem „Vulkan-Express“ genutzt haben.

Wie gewohnt, hat Michael Haubner mit einem Bildervortrag einen Überblick über die Geschehnisse im vergangenen Jahr gegeben, von denen unser Jubiläums-Bahnfest im August sicherlich das Highlight gewesen ist. Die Arbeitskreisleiter Frank Muth (Oberbau), Thomas Bickenbach (Werkstatt), Maxim Roßdeutscher (Archiv) und Michael Hergarten (Öffentlichkeitsarbeit) berichteten aus ihrem jeweiligen Tätigkeitsfeld. Allgemeiner Wunsch war – wie so oft – ein stärkeres Engagement unserer bislang inaktiven Mitglieder um die doch zahlreichen Tätigkeiten auf möglichst vielen Schultern verteilen zu können.

Unter TOP 6 standen in diesem Jahr außerplanmäßig einige Wahlen an: Aus gesundheitlichen Gründen war Heinz-Wolfgang Lehner im Herbst 2017 von

seinem Amt des stv. Vorsitzenden zurückgetreten. Inzwischen ermöglicht ihm seine Gesundheit wieder eine Mitarbeit im Vorstand, so dass er als Schriftführer kandidierte. Aus familiären Gründen konnte auch Paul Mandt seine Funktion als Schriftführer nicht immer uneingeschränkt wahrnehmen, was ihn dazu bewog, das arbeitsintensive Amt zur Verfügung zu stellen. Auch er kann sich Arbeit im Vorstand aber grundsätzlich weiter vorstellen. Die folgenden Wahlen fielen entsprechend eindeutig aus: Paul Mandt wechselte in das Amt des stv. Vorsitzenden und Heinz-Wolfgang Lehner kehrte auf den bereits lange Jahre begleiteten Posten des Schriftführers zurück. Ebenfalls bestätigt wurde durch die JHV der stv. Leiter des Arbeitskreises Archiv, Volkhard Stern. Als Kassenprüfer wurden Dr. Erich-Joachim Günter und Stephan Käufer, als deren Stellvertreter Dieter Hettler und Michael Wildt gewählt.

Durch die Neuwahlen ist der Vorstand für das nächste Jahr gut aufgestellt, um seine vielfältigen Aufgaben wahrzunehmen. Auf der nächsten JHV im Jahr 2019 finden dann die turnusmäßigen Neuwahlen des gesamten Vorstands statt.

Für ihr 25-jährige Mitgliedschaft wurden in diesem Jahr die Mitglieder Wolfgang Becker, Stephan Käufer, Erwin & Margit Schneider, Rainer Gut und Hedwig Schüller geehrt.

*Michael Hergarten*



▲ Zur An- und Abreise zu unserer diesjährigen JHV haben wir einen Sonderzug ab Brohl eingesetzt. Das Foto zeigt den Zug nach der Rückkehr gegen 23:45 Uhr im Bahnhof Brohl BE.

*Foto: Florian Wall*

## Bericht des Schatzmeisters

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

*Jürgen Sporbeck, Schwerte  
Axel Fachinger, Molsberg  
Waltraud Fachinger, Molsberg  
Ute Hähre, Flörsheim*

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 30. April 2018 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

**613.777 €**

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 Dampflokomotive 11<sup>sm</sup>, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 30. April 2018:

*Norbert Diederichs, Brohl  
Michael Hergarten, Dortmund  
Michael Wildt, Münster (Westf)  
Ulrich Graffmann, Bonn  
Ursula Breuer, Burgbrohl*

*Tobias Baaden*

## I Brohler Wasserkran repariert



Der im Bahnhof Brohl BE installierte Wasserkran zur Versorgung unserer Dampflokomotive 11<sup>sm</sup> ist rechtzeitig zum Dampf-Saisonbeginn wieder voll in Betrieb. Nach einem Frostschaden musste der Kran zunächst abgebaut werden. Am 26. April konnte der Schaden behoben werden, sodass dem Wasser fassen nichts mehr im Wege steht.

*Frank Muth*



▲ Mit Unterstützung des Gabelstablers war es möglich, den Ausleger waagrecht auszurichten und den Kran wieder zusammenzusetzen.

▲ Am 27. April 2018 konnte Lok 11<sup>sm</sup> den neuen reparierten Kran bereits wieder nutzen.

*Fotos: Frank Muth*

## I Neues aus der Vulkan-Stube

Zum Zeitpunkt, an dem ich diese Zeilen niederschreibe, haben wir laut Kalender den Feiertag Christi Himmelfahrt, im Volksmund auch Vatertag genannt. Für etliche der männlichen Fahrgäste hieß das natürlich wieder „hoch die Tassen“ und für das Team der Vulkanstube damit ein erhöhtes Arbeitsaufkommen – doch darüber wollen wir nicht klagen.

Seit kurzem sind wir im Bahnhof Engeln unter 02655 / 4110 auch telefonisch zu erreichen. Hierzu haben wir den alten Apparat im Fernsprechkasten gegen eine Mobilstation mit zwei tragbaren Telefonen getauscht. Ein Gerät befindet sich fortan im Thekenbereich, das zweite steht im Fernsprechkasten

für die Zuglaufmeldungen zur Verfügung. Durch die Veröffentlichung unserer Telefonnummer hat sich die Zahl der Gruppenbuchungen deutlich erhöht.

Ein zahlenmäßiger Höhepunkt war der 30. April. Dies war der Tag des „Dampfspektakels“. Der Sonderzug aus Brohl kam mit rund 500 Personen in Engeln an. Der nächste Tag war der Maifeiertag mit Dampfbetrieb mit ebenfalls sehr guten Fahrgastzahlen. Eine Woche später stand die erste Frühstücksfahrt in Eigenregie an. Also, wenn Ereignisse anstehen, ist auch was lös! Wer mal Lust hat, eine Runde mitzuhelfen, der ist gerne willkommen!

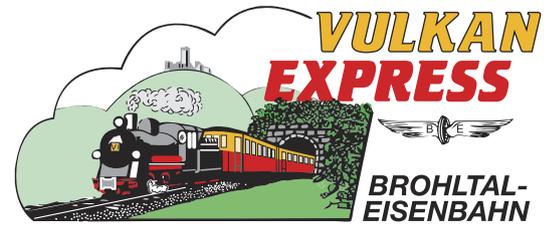
Ansonsten haben wir auch noch rumgewerkelt und neue Tischdeckenbespannungen auf den Runtischen angebracht sowie Pflanzenschmuck auf den Tischen und auf den Fensterbänken angebracht.

Die Verköstigung der Fahrgäste ist die eine finanzielle Seite. Das andere ist der Verkauf der Souvenirartikel, dessen Erlöse sich sehen lassen können. Es freut einen natürlich auch, dass die Fahrgäste nach dem Erwerb der jeweiligen Artikel auch noch ein paar Münzen für unsere Spendenkanne übrig haben.

*Manfred Theisen*

**VMR** Verkehrsbetriebe  
Mittelhein

Wir sind  transdev



Weitere Informationen unter: [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de)



**Maria Laach**

**Wir bringen Sie weiter!**

**Jetzt ab Engeln und Niederzissen  
per Bus durch die  
Vulkanregion Laacher See!**

**Terra Vulcania**

**Lava-Dome**

**Schloss  
Bürresheim**

