



Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort/Impressum	2	Infovitriolen finden Zuspruch	15
Minister überreicht Förderbescheid	3	Feridampf war ein voller Erfolg	16
Panoramaweg Engeln – Brohl	7	Kurzmeldungen	17
Der Vorstand stellt sich vor – Teil 4	10	Im grünen Brohltal: Bahn & Bus	18
Schmalspurfahrwerk für Rettungsplattform	12	Bericht des Schatzmeisters	19
Aus dem Archiv	13	Aktuelles rund um unsere Betriebs-GmbH	20
Werkstattnotizen	14		

I Grußwort

Liebe Freunde, Förderer und Mitglieder der IBS,

es ist mir eine riesige Freude, Ihnen allen heute die erfreuliche Nachricht übermitteln zu dürfen, dass die Zukunft der uns allem am Herzen liegenden Brohltalbahn und insbesondere der Strecke selbst nun endlich für viele, viele Jahrzehnte gesichert ist! Der zuständige Minister, Dr. Volker Wissing, hat am 12. August 2020 anlässlich einer Feierstunde im Bahnhof Burgbrohl vor dem Hintergrund unserer Dampflok 11sm einen Förderbescheid an den Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Brohltal-Eisenbahn GmbH, Herrn Bürgermeister Johannes Bell, übergeben, der es im wahrsten Sinne des Wortes in sich hat: Mit einer ersten Tranche in Höhe von 4,7 Millionen € (!) fördert das Land Rheinland-Pfalz per sofort den Erhalt und Ausbau der Gleisinfrastruktur im Brohltal. Ein weiterer Förderbescheid des Landes über einen Betrag in Höhe von 3,3 Millionen € wurde öffentlich vom Minister fest zugesagt, den Bürgermeister Bell in seiner Begrüßungsansprache mit dem Beschluss des Rates der Verbandsgemeinde ergänzte, die landesseitige Fördersumme von rund 8 Millionen auf fast 10 Millionen € aufzurunden. Damit fließen der Infrastruktur in Summe Mittel zu, wie sie zuletzt vor rund 100 Jahren zur Abwehr der damals bereits drohenden Stilllegung durch das damalige Deutsche Reich gewährt wurden.

Als Vorsitzendem der IBS war mir die Ehre zuteil geworden, ein Grußwort an die zahlreichen Vertreter des Landes, des Kreises sowie der Orts- und Verbandsgemeinden zu richten. Hier erinnerte ich daran, dass es dem unermüdlichen ehrenamtlichen Einsatz der IBS-Mitglieder zu verdanken ist, dass die Strecke gleich zweimal, nämlich in den Jahren 1987 und 1992 vor der Stilllegung bewahrt wurde und wir als Verein in größtem Idealismus auf diesen Tag hingearbeitet haben! Mit diesem Mittelzufluss ist es nun möglich, alle noch schadhafte Streckenabschnitte so herzurichten, dass wir uns nun über viele Jahrzehnte keine Sorgen mehr um den Fortbestand der Strecke machen müssen.

Für uns als IBS ist dieser in die Geschichte der Brohltalbahn eingehende Tag mit Blick auf die Zukunft der uns lieb gewordenen Strecke beruhigend und motivierend zugleich! In meiner Rede habe ich darauf verwiesen, dass wir uns nun auch um Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 40 km/h kümmern wollen, ermöglicht dies doch eine Flexibilisierung der Zügeinsätze, ohne zugleich die Geschwindigkeit des „Vulkan-Express“ erhöhen zu müssen. Aber Leerreise- und Güterzüge sind zukünftig wieder schneller in Brohl zurück und erhöhen somit die Streckenkapazität, was wir unbedingt erreichen wollen!

Allen am Erreichen dieses Ziels beteiligten Personen heute meinen allerherzlichsten Dank im Namen aller Vorstandskollegen und Mitglieder der IBS, die nun vertrauensvoll in die Zukunft der Brohltalbahn schauen können.

Herzliche und dankbare Grüße sendet Ihnen, liebe Mitglieder, mit den besten Wünschen bei der Lektüre dieser außergewöhnlich wichtigen Ausgabe unserer Vereinszeitschrift,

Ihr Stephan Pauly, Vorsitzender der IBS

I 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
E-Mail: ibs@vulkan-express.de
Facebook: Brohltalbahn / Vulkan-Express

Verantwortlicher Redakteur:

Michael Hergarten
Penningskamp 9, 44263 Dortmund-Hörde
Tel.: 02 31 / 2 88 62 62 - E-Mail: 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

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 4 / 2020 ist der 15. November 2020

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

Titelbild: Es ist vollbracht: Staatsminister Dr. Wissing überreichte am 12. August den Förderbescheid zur Sanierung der Gleisanlagen an Bürgermeister Johannes Bell und die BEG. Foto: Thomas Weber

Sonderfahrten / Termine

31. Oktober: Schlachtfestfahrt

28. November – 13. Dezember:
Nikolausfahrten mit Dampflok „11sm“

28. November: Weihnachtsgans-Essen

26. Dezember: Weihnachtsfahrt

31. Dezember: Silvesterfahrt



Minister überreicht Förderbescheid: Brohltalbahn wird für 9 Mio € umfassend saniert

▲ „Vulkan-Express“ (links mit Dampflok „11^{smc}“) und Güterverkehr (rechts mit Diesellok D5) repräsentieren die Standbeine der Brohltalbahn.

Was lange währt, wird endlich gut: Die Sanierung unserer Gleisanlagen kann nun in Angriff genommen werden! Nach guten vier Jahren seit Einreichung des Förderantrags, der umfangreiche Prüfungen folgten, hat das Land Rheinland-Pfalz nun grünes Licht gegeben für Gesamtinvestitionen in die Infrastruktur von über 9 Mio. Euro! Dies ist die umfangreichste Investition in unsere Strecke seit fast 100 Jahren.

Die Brohltal-Eisenbahn GmbH (BEG), die mehrheitlich im Besitz der Verbandsgemeinde Brohltal ist, hatte im März 2016 einen Antrag zur Förderung der Instandsetzung beim Land gestellt. Nun ist sie die erste nichtbundeseigene Eisenbahn (NE), die nach der rheinland-pfälzischen Förderrichtlinie für kommunale NE-Bahnen gefördert wird. Voraussetzung für die 85%ige Landesförderung ist ein Engagement der Kommunen in Höhe von 15% der Kosten. Letzteres hatte der Rat der Verbandsgemeinde Brohltal im Vorfeld bereits einstimmig beschlossen! Dieses mit einem Anteil von etwa 1 Mio. Euro wirklich be-

▼ Staatsminister Dr. Volker Wissing überreichte den ersten von zwei Förderbescheiden zur Sanierung der Infrastruktur an Bürgermeister Johannes Bell.



merkenswerte und aner kennenswerte Engagement kann man gar nicht hoch genug einschätzen – gerade wenn man bedenkt, dass wenige Kilometer weiter südlich die bislang fehlende Unterstützung durch die örtliche Politik die Reaktivierung der Eifelquerbahn für den

täglichen SPNV schon vor knapp 10 Jahren verhindert hat.

An dieser Stelle möchten wir als IBS also auch in Richtung der Politik im Brohltal ein herzliches Dankeschön überbringen für die Wertschätzung unserer Arbeit rund um das touristische



▲ Zahlreiche Ehrengäste und Zuhörer haben sich am Bahnhof Burgbrohl zur Übergabe des Förderbescheids eingefunden.

Zugferd „Vulkan-Expres!“! Das ist wahrliche keine Selbstverständlichkeit – man erinnere sich nur an frühere Querelen z.B. rund um die Mitte der 1990er Jahre geplanten Verladeanlagen in Brohl – und Ergebnis einer langjährig guten Zusammenarbeit.

Hoher Besuch am Bahnhof Burgbrohl

Am Mittwoch, den 12. August 2020 war es nun so weit: Bei strahlendem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen hat Staatsminister Dr. Volker Wissing am Bahnhof Burgbrohl den ersten von insgesamt zwei Bewilligungsbescheiden an den Bürgermeister der Verbandsgemeinde Brohltal, Johannes Bell, übergeben. Damit wird die BEG nun in die Lage versetzt, sämtliche in den vergangenen Jahrzehnten noch nicht erneuerten Gleisabschnitte zu sanieren bzw. auszutauschen.

Die Übergabe des Bescheids geschah in durchaus festlichem Rahmen. Unsere Betriebs-GmbH hatte eigens zwei Züge in den Bahnhof gefahren um das Leistungsspektrum der Brohltalbahn ganz

klar herauszustellen. Die wieder in Betrieb genommene Großdiesellok D5 vertrat mit einigen Containerwagen auf Gleis 2 den modernen Güterverkehr auf der Schmalspurbahn. Im Fokus stand auf Gleis 1 unser „Star“, die Dampflokomotive „11^{STH}“ mit dem „Vulkan-Expres“, gebildet aus dem offenen Sommerwagen 458 und einigen Personenwagen.

Der Cabriowaggon diente zugleich als Bühne für die Festredner. Nach einer umfangreichen Begrüßung der Teilnehmer durch Bürgermeister Johannes Bell kam es sogleich zum Höhepunkt der Veranstaltung, der Überreichung des Förderbescheids. Der Minister hob in seiner Ansprache das große ehrenamtliche Engagement der IBS für die Brohltalbahn besonders hervor und unterstrich, den Willen des Landes zum weiteren Ausbau des Eisenbahnverkehrs in Rheinland-Pfalz. Insgesamt 4,69 Mio. Euro steuert das Land im ersten Schritt zum Ausbau der Strecke Brohl – Engeln bei. Dies sind 85 % der Gesamtkosten von 5,52 Mio. Euro. Weitere ca. 3 Mio. Euro sind im zweiten

Schritt für die Sanierung des Umladebahnhofs und der Brohler Hafenbahn in Aussicht gestellt worden.

Die Einstimmigkeit, mit der die örtliche Politik dem 15%igen Eigenanteil ohne große Diskussionen zugestimmt hatte, ist auch in den Augen von Bürgermeister Johannes Bell Ausdruck der Verbundenheit der Region mit der Brohltalbahn. Die Sanierung der Gleisanlagen ist aus Kostensicht das größte Projekt, das jemals in der Verbandsgemeinde Brohltal umgesetzt worden ist.

Das ehrenamtliche Engagement der IBS stand auch im Mittelpunkt der Dankesworte des Kreisbeigeordneten MdL Horst Gies als Vertreter des Landkreises Ahrweiler. Gies verwies auf die enormen Anstrengungen, die unsere Aktiven in den letzten Jahrzehnten unternommen haben, um nicht zuletzt auch das einzige bewegliche Kulturdenkmal in Rheinland-Pfalz, die Dampflokomotive „11^{STH}“ wieder in Betrieb nehmen zu können. Die wichtige Funktion des „Vulkan-Expres“ für den Freizeitverkehr unterstrich auch der Geschäfts-

fürer der BEG, Alexander Bell. Er dankte für die geschlossene politische Unterstützung, ohne die die nun beginnende Sanierung nicht möglich wäre.

Unser Erster Vorsitzender, Stephan Pauly, hatte ebenfalls die Ehre, ein Grußwort zu sprechen. Nicht ohne stolz betonte er, dass wir als IBS 33 Jahre auf diesen Tag hingearbeitet hätten! Der dauerhafte Bestand der Brohltalbahn war und ist immer das Ziel der IBS, zu dem die nun anstehende Grundsanie rung der Infrastruktur ein ganz wichtiger Baustein ist! Mit den nun zu verbauenden 9 Mio. Euro steht die größte Investition in die Strecke seit 1923 an. Dies ist eine hervorragende Basis für den Fortbestand des „Vulkan-Expresß“ und des Güterverkehrs auf der Brohltalbahn sowie ein wichtiger Schritt für die Zukunft der 27 Mitarbeiter der vereinseigenen Betriebs-GmbH.

Als Erinnerung an diesen historischen Tag erhielten alle Ehrengäste und Zuhörer spezielle Sonderfahrkarten und ein Fläschlein „Heißdampföl“.

Instandsetzung von Gleisen & Bahnübergängen

In den vergangenen Jahrzehnten sind bereits etliche Gleisabschnitte erneuert worden – fast immer auch mit ehrenamtlicher Unterstützung durch die IBS. Angefangen mit dem ersten Abschnitt bei Kilometer 1,2, der 1992 durch die IBS umfangreich saniert wurde, über mehrere Hundert Meter Gleis im Bereich der Autobahnbrücke bis hin zur Viaduktanierung in Oberzissen oder dem Neubau weiterer Abschnitte in den letzten Jahren: Erneuert wurden – auch mit finanzieller Hilfe des Landes – bereits große Teile unserer Schmalspurstrecke.

Mit den nun bewilligten Fördermitteln werden nun all jene Gleisabschnitte von Grund auf saniert, die in den vergangenen Jahren noch nicht erneuert worden sind. Teilweise liegen diese Gleise seit den 1920er Jahren. Die schon in den 1960er Jahren teils schlechte Gleislage war nach Einstellung des Personenver-



▲ Stephan Pauly betonte die hohe Bedeutung der nun übermittelten Fördermittel für die IBS.

kehrs 1961 auch mit ein Grund dafür, die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Züge auf 20 km/h herabzusetzen – bis heute. Was für den „Vulkan-Expresß“ sicherlich ein besonderes Erlebnis ist, ist im Güterverkehr oder in der Fahrplangestaltung für zusätzliche Züge zunehmend hinderlich. Mit der Sanierung streben wir an, die zulässige Geschwindigkeit überall dort, wo es trassierungstechnisch möglich ist erstmals auf 40 km/h anzuheben. Hierdurch könnte

die Fahrzeit eines Güter- oder Leerzuges in etwa halbiert werden, wodurch sich die Produktivität unserer Mitarbeiter wesentlich erhöhen ließe. Ebenso könnten auch seltene Verspätungen des „Vulkan-Expresß“ bei Bedarf viel besser aufgeholt und so der eine oder andere Zuganschluss in Brohl doch noch erreicht werden.

Mit Blick in die Zukunft ist eine höhere Fahrgeschwindigkeit auch Vorausset-



▲ Diesellok D5 ist nach erfolgter Hauptuntersuchung wieder in Betrieb und verkörperte beim Festakt den modernen Güterverkehr der Brohltalbahn. Fotos: Volkhard Stern

zung dafür, wieder in den Schüler- und öffentlichen Nahverkehr einsteigen zu können. Dieser Schritt ist also strategisch und perspektivisch von enormer Bedeutung für uns.

Neben den eigentlichen Gleisanlagen wird es auch Anpassungen an den Bahnübergängen geben: Technische Sicherungen an stärker befahrenen Straßen erhöhen die Sicherheit. Im Einzelnen sind nach Angaben der BEG unter anderem folgende Arbeiten geplant:

- Gleissanierung sämtlicher bislang noch nicht erneuerten Gleisabschnitte, z.B. auf der langen Geraden vor dem Haltepunkt Schweppenburg oder zwischen Weiler und Niederzissen
- Sanierung aller Brücken und Durchlässe
- Wiederaufbau des zweiten Gleises im Bahnhof Niederzissen
- Kompletter Umbau mit Verlängerung der Gleise 2 und 3 im Bahnhof Oberzissen

- Technische Sicherung von Bahnübergängen an vielbefahrenen Straßen, z.B. an der „Waldorfer Straße“ am Bahnhof Niederzissen zur Aufhebung der dortigen Postensicherung

- Bau von Bahnsteiganlagen an den Stationen Weiler, Niederzissen, Oberzissen und Brenk um auch hier künftig einen gefahrlosen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen

Bequemerer Einstieg in den „Vulkan-Express“

Gerade auch das Thema Bahnsteige ist eines, das im Rahmen der Sanierung ebenfalls angegangen werden kann und muss. Die Höhendifferenz zwischen der untersten Trittstufe unserer Waggons und dem „Bahnsteig“ ist teils noch so groß, dass gerade ältere Fahrgäste mitunter große Probleme beim Ein- und Ausstieg haben. Dies betrifft kleine Haltepunkte wie Weiler und Brenk, aber eben auch Niederzissen und Oberzissen, wo bedingt durch den fahrplanmäßigen Aufenthalt mit Möglichkeit zum Toilettenbesuch oder aber die Lokwechsel beim Dampfbetrieb durchaus größere Ein- und Aussteigerzahlen zu

vermerken sind. Mit dem Bau von Bahnsteigkanten wird die untere Trittstufe der Waggons künftig – wie heute schon in Brohl, Burgbrohl und Engeln – komfortabel erreichbar sein.

Bauarbeiten ab dem Spätherbst

Die Arbeiten werden nach der jetzigen Zeitplanung vsl. nach dem Saisonende des „Vulkan-Express“ Anfang November dieses Jahres zwischen Weiler und Niederzissen starten. Je nach Witterung und Verfügbarkeit von Baufirmen werden so erste Abschnitte bis Ostern 2021 saniert sein, bevor die Arbeiten im Herbst 2021 fortgesetzt werden. Im Sommerhalbjahr wird jeweils nur so gebaut, dass der Zugverkehr weiterlaufen kann.

Auf die nun beginnende Sanierung haben wir als IBS 33 Jahren lang seit der Vereinsgründung 1987 stetig hingearbeitet. Mit der Übergabe des Förderbescheids an die BEG können wir nun – erstmals – sagen, „Die Brohltalbahn fährt in eine gesicherte Zukunft“.

Michael Hergarten

Panoramaradweg Engeln – Brohl

Mit Aussicht zum Alleinstellungsmerkmal!

Der „Vulkan-Express“ bringt unsere Reisenden bekanntlich vom Rhein 400 Höhenmeter hinauf auf die Eifelhöhen bei Engeln. Trotz wachsender Verbreitung von E-Bikes ist dieser Service außerordentlich beliebt, kann man doch vom Ziel zum Rhein, zur Ahr oder sogar zur Mosel überwiegend bergab radeln. Was aktuell leider noch weitestgehend fehlt, sind beschilderte Radwege. Der Brohltal-Radweg führt zwar entlang der Burg Olbrück hinab nach Niederzissen und Burgbrohl, endet aber leider dort – ohne Perspektive, wann und wie dort im Tal ein Radweg nach Brohl angelegt werden kann.

An dieser Stelle soll eine Alternative vorgestellt werden, die die gewonnenen Höhenmeter ausnutzt und als Panoramaweg über die Höhen zurück zum Rhein führt. Mit fantastischen Fernblicken bis zum Siebengebirge bei Bonn hat dieser Weg das Potenzial zum echten Alleinstellungsmerkmal zu werden, da er entgegen der meisten Radwege nicht durch ein Tal, sondern aussichts-



▲ Schon kurz hinter Engeln öffnen sich erste schöne Fernblicke bis zum Westerwald mit Burg Olbrück im Vordergrund.

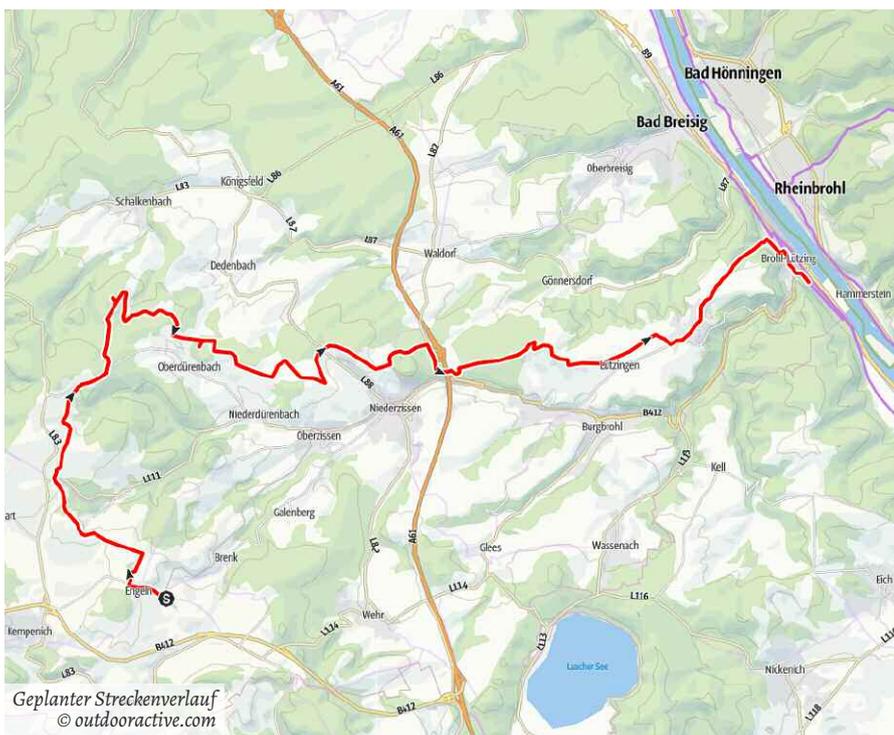
reich über die Höhen und dennoch fast nur bergab führt. Aktuell stellen wir den Weg im Internet bereits vor, die Beschilderung vor Ort fehlt allerdings noch.

Wir möchten heute die Gelegenheit nutzen, Ihnen den knapp 29 km langen Weg und sein Potenzial näherzubringen.

Über die Höhen hinab zum Rhein

Los geht es am Bahnhof Engeln. Nachdem die Räder aus dem Gepäckwagen oder – aus Richtung Mayen kommend – vom Anhänger des Raddbus' Nettetel (Linie 821) entladen sind, starten wir zunächst steil bergauf: Parallel zum Brohltal-Radweg führt die Route zunächst durch den Ort Engeln aufwärts. Hinter dem Ortsausgang geht es rechts, zwischen den Lavagruben hindurch bis auf Höhe der Buchhöfe. Hier verlassen wir die bisherige Beschilderung des Brohltal-Radwegs nach links und radeln über Wirtschaftswege mit ersten Ausblicken auf Burg Olbrück hinüber nach Hannebach, wo sich eine Rast an der Brohlbachquelle anbietet.

Weiter geht es, nochmal ein wenig hinauf zum höchsten Punkt der Route,





das sonntags bewirtschaftet ist und zur Rast einlädt.

Weiter geht es auf einem gut fahrbaren Wirtschaftsweg in Richtung Oberdürenbach. Kurz vor dem Ort biegen wir allerdings nach links ab und rollen hinab zum Königssee, einem ehemaligen Basaltsteinbruch, dessen Stein einst per Seilbahn zur Verladung auf die

◀ *Bereits nach wenigen Kilometern ist Hannebach mit der dortigen Brohlbachquelle erreicht.*

▼ *Hinter Schelborn bietet ein Rastplatz erneut fantastische Aussichten auf Burg Olbrück.*

der mit tollen Fernblicken belohnt. Nun rollen wir den Asphaltweg abwärts bis ins Nachbardorf Schelborn, das wir der Länge nach durchqueren. Es folgt ein ganz kurzes Stück auf der Kreisstraße bis zu einem Parkplatz, der wiederum einen schönen Blick auf die Burg bietet.

Kurz hinter dem Parkplatz biegen wir nach links ab in die tiefen Wälder oberhalb von Oberdürenbach. Stets geradeaus dem Weg abwärts folgend, gelangen wir schon bald zum Weiselstein. Hier lohnt sich ein kurzer Abstecher zum dortigen Aussichtsturm, von wo sich der Blick bis zum Siebengebirge öffnet. Nach einer scharfen Kurve erreichen wir das idyllische Waldgut Schirmau,



Höhenprofil



© outdooractive.com

Brohltalbahn nach Oberzissen transportiert worden sind. Hinter einem Wäldchen wird klar, dass wir Burg Olbrück nun bereits zur Hälfte umrundet haben. Bald darauf ist das Naturidyll Rodder Maar erreicht. Wenig unterhalb des Weges liegt der Neue Maarhof mit Swingolf-Anlage und Gastwirtschaft – ein idealer Ort für eine Verschnaufpause.

Frisch gestärkt radeln wir auf den Bauenberg oberhalb von Niederzissen zu, den wir an der Nordseite umrunden.



▲ Das idyllische Waldgut Schirmau ist sonntags bewirtschaftet und lädt zur Rast ein.

Nun folgt leider nochmal ein kurzes Stück auf der Straße entlang der Autobahnauffahrt bis unter die große Talbrücke, wo wir nach links ins Gewerbegebiet abbiegen. Dort geht es schließlich wieder auf ruhige Waldwege, die uns abwärts zum Herchenberg-Vulkan oberhalb von Weiler bringen. Wie in der letzten Ausgabe beschrieben, wurde die hier abgebaute Lava bis in die 1980er Jahre ab dem Bahnhof Weiler ebenfalls auf der Schiene abgefahren.

Einmal um die Abbaugrube herum gelangen wir nun nach Oberlützingen und weiter über das Plateau nach Niederlützingen – auf der linken Seite öffnet sich der Blick wieder bis zum Siebengebirge. Nun folgt das große Finale, das zugleich eine gewisse Vorsicht erfordert: Auf steilem Asphaltweg geht es durch das Lammertal hinab nach Brohl. Hier sind gute Bremsen absolute Pflicht um die Abfahrt wirklich genießen zu können. In Brohl angekommen führt die Route nach rechts durch den Ort zurück zum Bahnhof.

► Erneuter Blick auf Burg Olbrück, nun von Norden her: Die Route folgt hier ein Stück dem Premiumwanderweg „Eifelleiter“.

Fotos: Michael Hergarten

Ziel ist Beschilderung der Route

Alle Details zu dieser Tour halten wir im Internet unter vulkan-express.de/fahrradmitnahme zum Download bereit. Hier gibt es neben Beschreibungen und Fotos auch detaillierte Karten, ein Höhenprofil und die GPS-Tracks.

Für die Zukunft halten wir diese Route für so gut geeignet, dass wir gemeinsam mit den Touristikern der Vulkanregion Laacher See die Möglichkeiten zur

Beschilderung der Route diskutieren möchten. Da sich dieser Weg als „Abfahrt von den Eifelhöhen“ als ideale Kombination mit dem „Vulkan-Express“ erweist, sollte hier ein einprägsamer und werbewirksamer Name gewählt werden. Bei entsprechender Vermarktung bietet sich diese Halbtagestour sogar als Abstecher für die zahlreichen Radwanderer auf dem Rheintal-Radweg an, die bislang noch eher selten den Weg ins Brohltal finden. Gerade auch die am Wegesrand gelegenen Erfrischungsmöglichkeiten und Gaststätten (Gut Schirmau, Neuer Maarhof, Gaststätte Lucencia Niederlützingen) bieten gute Voraussetzungen für eine attraktive Platzierung des Weges am Markt. Mit gekennzeichneten Abzweigen zu den Unterwegsbahnhöfen könnten den Radlern zudem Abkürzungen z.B. bei Wetterumschwung hin zum nächsten Bahnhof angeboten werden.

Um ein gemeinsames Verständnis zu diesem Weg zu entwickeln, soll aus unserer Sicht auch eine gemeinsame Befahrung stattfinden um auch direkt ggf. erforderliche Wegeausbesserungen besprechen zu können. Drücken wir gemeinsam die Daumen, dass unsere Bemühungen von Erfolg gekrönt sein werden!

Michael Hergarten



Der Vorstand stellt sich vor – Teil 4

Auch in dieser Ausgabe unserer Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“ stellen wir erneut Mitglieder des aktiven Vorstandes vor.

Heinz-Wolfgang Lehner

Unserem Schriftführer Heinz-Wolfgang Lehner wurde die Eisenbahn nahezu in die Wiege gelegt. Im Jahr 1951 in Wanne-Eickel in unmittelbarer Nähe zur großen Zeche „Hannover“ in Bochum-Hordel geboren, konnte er in seinen Kindertagen die zur Kohlengrube gehörige Zechenbahn quasi von zu Hause aus beobachten. Nicht aber allein die Werksbahn des Zechenbetriebes prägte ihn während seiner Kindheit, sondern auch die an Weihnachtstagen unter dem Weihnachtsbaum verkehrende Modelleisenbahn mit Uhrwerksantrieb. Nach Umzug in eine neue Wohnung in Iserlohn-Untergrüne wurde Wolfgang nach eigenen Angaben endgültig mit dem Kleinbahnvirus infiziert, da die Gleise der Iserlohner Kreisbahn direkt an der Wohnung vorbeiführten. Darüber hinaus war das Unternehmen, in dem Wolfgang's Vater Zeit seines Lebens beschäftigt war, auch als Zulieferer für Eisenbahnunternehmen, wie z. B. die Firma MaK in Kiel, tätig. Nach Wolfgang's Erinnerung hatte der Eisen verarbeitende Betrieb u. a. Schmiedeteile für die Produktion der Diesellokomotive V 65 geliefert. Auch nach mehreren Umzügen haben stets Eisenbahnstrecken die Wohnungen von Wolfgang begleitet, was für ihn und seine Familie heute noch für seinen Wohnstandort Bonn gilt. Wann immer möglich nutzt Wolfgang bis heute die Vorzüge des Stadt-Umland-ÖPNV.

Die Brohltalbahn selbst hat er zunächst durch Zeitschriften für Eisenbahnfreunde kennengelernt, die er Zeit seiner Jugend gelesen hat und nicht zuletzt durch K.E. Maedels Kleinbahnbuch wurde sein Interesse für die wohl schönste Schmalspur-Eisenbahn



▲ Heinz-Wolfgang Lehner gehört dem Vorstand seit 22 Jahren an.

Foto: Volkhard Stern

Deutschlands – die Brohltalbahn – geweckt. Nach einem erfolgreich absolvierten Lehramtsstudium für die Fächer Deutsch und Französisch wechselte Wolfgang in die Versicherungswirtschaft und wurde beruflich im IT-Bereich eines „Branchenriesen“ tätig, was Mitte der 1980er Jahre einen Umzug von Münster in Westfalen ins Rheinland erforderlich machte. Durch diesen berufsbedingten Wechsel nach Bonn konnte er 1985 dann endlich die Gelegenheit ergreifen, die Brohltalbahn auch an Ort und Stelle endlich auch durch persönliche Besuch und Mitfahrten kennenzulernen.

Unser langjähriges Mitglied und derzeit an Lebensjahren ältester Aktiver (tätig im Arbeitskreis Oberbau!) Hans-Josef Merzbach, der als Mitarbeiter der Handwerkskammer in Bonn in demselben Bürogebäude arbeitete, in der auch Wolfgang's damaliger Arbeitgeber angesiedelt war, sprach Wolfgang im Laufe des Spätsommers 1987 auf die drohende Stilllegung der Brohltalbahn an und machte ihn zugleich auf die für den

02. September 1987 beabsichtigte Vereinsgründung aufmerksam. Mittels der Gründungsversammlung sollten genügend aktive und inaktive Eisenbahnfreunde gefunden werden, um das Verschwinden dieses einmaligen heimatgeschichtlichen Technikdenkmals des Rheinlandes zu verhindern. Konsequenterweise trat auch Heinz-Wolfgang dann bereits anlässlich der 2. IBS-Versammlung im Herbst 1987 als Mitglied bei.

Zunächst noch im Service des „Vulkan-Expresß“ sowie bei den ab 1988 erstmals durchgeführten Bahnfesten aushilfsweise tätig, kam Wolfgang auch mit dem Betriebsdienst in Kontakt. Es sollte aber noch einige Jahre dauern, bis er Ende der 1990er Jahre eine reguläre Ausbildung zum Zugführer begann, die er erfolgreich mit der schriftlichen und praktischen Prüfung beendete. Zuvor hatte er bereits für einige Jahre gemeinsam mit Volkhard Stern und dem inzwischen verstorbenen Hans Rauchberger das Redaktionsteam um unsere Vereinszeitung gebildet, die damals noch unter dem Titel IBS-KURIER erschien. Darüber hinaus informierte er sich regelmäßig anlässlich der ersten Vorstandstreffen im Büro des bereits seit vielen Jahren verstorbenen Gründungsvorsitzenden der IBS, des Remagener Bauingenieurs Reinhold Esch, um sich hier in die Vorstandsarbeit der Gründungsphase der IBS einzubringen.

Durch sein starkes berufliches Engagement musste Heinz-Wolfgang in den 1990er Jahren seine aktive Mitarbeit zunächst zurückfahren, um dann 1998 als neuer Schriftführer in den Vorstand zu wechseln, dem er seit 22 Jahren (!) ohne Unterbrechung angehört. Als Vater zweier Kinder, die längst erwachsen eigene Wege gehen, ist das vielfältige Engagement und sein stetes Eintreten für den „Vulkan-Expresß“ auch in Gesprächen mit Kommunalpolitikern vor

allem auch deshalb möglich, da seine Frau Christel, selbst Tochter und Enkelin von Eisenbahnern im Betriebsdienst, großes Verständnis für Wolfgangs Freizeitbeschäftigung aufbringt. Sie akzeptiert, dass ihr Mann einen nicht geringen Teil seines Un-Ruhestands für IBS und Brohltalbahn aufbringt, weil sie ein anderes Hobby mit ihm teilen kann: beide Lehnern feiern jedes Jahr mit Leib und Seele Karneval in ihrem Bonner „Veedel“.

Paul Mandt

Auffallend für die Gründungsphase der IBS war vor allem der große Idealismus und das frühe Engagement zahlreicher Eisenbahnfreunde aus dem südlichen Nordrhein-Westfalen. Während uns im Kreis Ahrweiler und vor allem im Brohltal selbst zunächst erhebliche Skepsis und großer Unglaube hinsichtlich unseres Vorhabens entgegen schlug, die Brohltalbahn zu retten, war es vor allem das Wirken weitsichtiger und um die weitere Existenz der Brohltal-Eisenbahn bangender Eisenbahnfreunde aus dem Köln-Bonner Umfeld, das wesentlich dazu beitrug, vor allem der Kommunalpolitik des Kreises Ahrweiler seinerzeit deutlich zu machen, welchen Verlust die Stilllegung und der Abriss der Brohltal-Eisenbahn für die Region bedeutet hätte. Stellvertretend für diese Gruppe seien an dieser Stelle die Herren Ortwin Wildeman, Andreas Wildeman, Hans Rauchberger, Volkhard Stern, Heinz-Wolfgang Lehner, Arno Blasius und – ganz besonders: Paul Mandt genannt.

Bereits zur Gründungsversammlung der IBS am 02. September 1987 war er eines der ersten 66 Mitglieder und engagierte sich von Anfang an ehrenamtlich mit großem Enthusiasmus im Service und im Fahrdienst. 1957 geboren schaffte er es, von der Jugendarbeit in seiner kath. Pfarrei im Heimatort Merten bei Bornheim geprägt, vor allem die jüngeren Mitglieder der IBS für eine aktive Mitarbeit im Service und Fahrdienst zu begeistern. Früh ergänzte er den Vorstand als Beisitzer für den

Arbeitskreis „Service und Fahrdienst“. Bereits 1995 wurde Paul Schatzmeister der IBS und prägte dieses Amt im geschäftsführenden Vorstand bis zur Übernahme durch unseren Vorstandskollegen Tobias Baaden, der dieses Amt seit 2001 bis heute ebenso verantwortungsvoll weiterführt.

Unvergessen ist die gemeinsame Ausbildungszeit mit Paul auf dem Fahrdienst- und Zugleiterstellwerk in dem zum damaligen Bahnhof Düren gehörenden Betriebsbereich Lendersdorf an der Strecke Düren – Heimbach (Eifel). Zu Ostern 1990 und dann ganz besonders noch einmal mit den Nikolausfahrten 1990 wurde der Dampfzugbetrieb und damit der „Zwei-Zug-Betrieb“ auf unserer Brohltalbahn eingeführt und etabliert. Um das Verkehren zweier Züge auf eingleisiger Strecke betrieblich sicher durchführen und überhaupt erst ermöglichen zu können, war es erforderlich, im Sinne der noch heute geltenden Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen qualifiziertes Personal auszubilden, dass die Durchführung dieses Zwei-Zug-Betriebes koordinieren und leiten sollte. Damit stellte sich zugleich die Frage, wo überhaupt eine solche Ausbildung möglich sein würde und wer von den aktiven Mitgliedern überhaupt die hierfür erforderliche Zeit aufbringen könnte.

Zum damaligen Zeitpunkt war ausschließlich unser örtlicher Betriebsleiter, Wilfried Thelen, aufgrund seiner hauseigenen betrieblichen Ausbildung bei der Brohltal-Eisenbahn GmbH hierzu ermächtigt. Angesichts der wenigen Betriebstage im Zwei-Zug-Betrieb zu Beginn der Dampflok-Ära hätte es gegebenenfalls Jahre gedauert, bis ausbildungswillige Mitglieder der IBS die Qualifikation zum „Zugleiter“ in Brohl hätten erwerben können. Darauf wollten wir nicht warten! Und so ermöglichte es unser früherer Vereinskollege und Bundesbahn-Mitarbeiter vom Bahnhof Brohl, Michael Weber sowie der damalige Dienststellenleiter des Bahnhofes Remagen, Wolfgang Groß,

dass Paul und der Autor dieser Zeilen im Januar 1991 auf dem hochinteressanten mechanischen Stellwerk im Bahnhof Lendersdorf die Ausbildung zum Fahrdienst- und Zugleiter auf mechanischem Stellwerk beginnen konnten. Der spätere Amtsrat und heutige Pensionär der Kreisverwaltung des Rhein-Sieg-Kreises, Paul Mandt, nahm sich Urlaub und ich selbst hatte noch Semesterferien an der Uni Bonn.



▲ Paul Mandt ist stellvertretender Vorsitzender der IBS und regelmäßig auch im Betriebsdienst im Einsatz.

Foto: Michael Hergarten

In Lendersdorf selbst haben Paul und ich eine wahrhaft gediegene, tiefgreifende und umfassende Ausbildung zum Zugleiter erhalten. Nicht zuletzt profitierten Paul und ich auch von dem abschließenden Prüfungsgespräch mit Betriebsingenieur (BING) Paul Zimmer,

in dem er uns immer wieder auf die zwingend notwendige Kommunikation zur Übermittlung betriebsdienstlich erforderlicher Meldungen hinwies. Dies blieb uns eine unauslöschlich ins Gedächtnis geschriebene Erinnerung!

Als frisch geprüfte Zugleiter konnten wir dann ab der Saison 1992 endlich selbst in Brohl ausbilden und unser erworbenes Wissen an die nächsten Kollegen weitergeben. Dies war schon deshalb erforderlich, da Wilfried Thelen, Paul und ich von 1992 im stetigen Wechsel den Zugleiterdienst im Bahnhof Brohl am Schreibtisch des Zugleiters verbrachten, was bei der ebenso häufigen Zunahme der Zugleitdienste

durch den sich mehrenden Zwei-Zug-Betrieb dringend erforderlich wurde.

Als vierten im Bunde konnte Paul 1992 den ebenfalls zur „NRW-Fraktion“ der IBS gehörenden Reinhard Behrenbeck aus Kuchenheim gewinnen, der unser Team bis zur Zugleiter-Prüfung Werner Meyers (wie Paul ebenfalls aus Merten bei Bornheim stammend) ergänzte. Durch das altersbedingte Ausscheiden Reinhard Behrenbecks waren wir zunächst wieder zu viert, bis Anfang der 2000er Jahre weitere Zugleiter für dieses sehr verantwortungsvolle Amt gewonnen, ausgebildet und geprüft werden konnten.

Unzählige Dienste hat Paul seither im Service, als Zugführer und Zugleiter sowie in der Vorstandsarbeit erbracht und steht seit 2016 als 2. Vorsitzender dem Vorstand erneut zur Verfügung. Hier kümmert er sich vor allem um die Belange der inaktiven und aktiven Mitglieder und hat nicht selten durch sein ausgeprägt ausgleichendes Wesen auch zur Vermittlung manch unterschiedlicher Interessensströme innerhalb des Vereins beigetragen. Wie so oft ist Paul nicht alleine im Bereich der IBS aktiv, sondern, wie beinahe alle Vorstandsmitglieder der IBS, auch ehrenamtlich in anderen Institutionen tätig – so u. a. seiner Pfarrgemeinde in Merten.

Stephan Pauly

Schmalspurfahrwerk für die Rettungsplattform der Feuerwehr

Mitte August konnten wir den Feuerwehren Brohl-Lützing und Bad Breisig ein meterspuriges Fahrwerk für deren Rettungsplattform übergeben.

Ein vergleichbares Fahrgestell für Normalspurgleise befand sich schon mehrere Jahre im Gerätepark der Feuerwehren, so dass man für Rettungs- und Bergungsaktionen auf DB-Gleisen bereits gut gerüstet war. Was fehlte, war ein Schmalspurfahrgestell um im Ernstfall auch auf unseren Gleisen im Brohltal den Einsatz zu vereinfachen. Das neue Fahrgestell mit Feststellbremse hat unsere Betriebswerkstatt passend zu der vorhandenen Rettungsplattform angefertigt und als Sachspende an die Feuerwehren übergeben.

Wir freuen uns, mit der Übergabe des Fahrgestells eine Unterstützung für die Arbeit der Feuerwehren geben zu können. Gleichzeitig ist es sicherlich kein schlechtes Gefühl zu wissen, dass die Wehren für einen hoffentlich nie eintretenden Ernstfall entsprechend ausgerüstet sind.

Stefan Raab



▲ *Stefan Raab übergibt das neue Schmalspurfahrgestell an die Kollegen von der Feuerwehr: (v.l.n.r.) Martin Kunz (stv. Wehrführer FFW Bad Breisig), Marcel Caspers (Wehrführer FFW Bad Breisig), Stefan Raab (Geschäftsführer Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH), Sebastian Still (Wehrführer der FFW Brohl) und Ronny Zilligen (Wehrleiter der VG Bad Breisig).*

Foto: Michael Müller

AB 21
2890

+/J.

21. Juni

3 4

J.No. 2890

An den

Herrn Reichsbevollmächtigten
für Privatbahnaufsicht

K O E L N

=====

Betr: Ausbau der Zahnstange.

Die Brohltal-Eisenbahn hat bis heute auf der Zahnstrecke hauptsächlich Zahnradlokomotiven gefahren. Im Jahre 1925 schon wurde jedoch der Personenverkehr durch einen Benzol-Triebwagen übernommen und wird auch heute noch durch diesen Triebwagen, bzw. eine Autobuslinie durchgeführt. Im Jahre 1930 musste die erste Zahnradlokomotive wegen Altersschwäche verschrottet werden und es wurde notwendig, eine Ersatzlokomotive zu beschaffen. Diese Ersatzlokomotive wurde jedoch nicht mehr mit Zahnstange - Antrieb beschafft, sondern da wir den grösseren Wert auf die Leistungsfähigkeit der Maschine legen mussten, ergab sich ein Adhäsionsgewicht von 55 to. und es war so möglich, diese Maschine als reine Adhäsionsmaschine zu bauen. Inzwischen waren auch die beiden anderen Zahnradmaschinen dienstuntauglich geworden und es besteht somit kein Grund mehr, die Zahnstange beizubehalten. Ueber die Beschaffung einer weiteren Ersatzmaschine sind wir in Verhandlungen, aber auch diese wird eine reine Adhäsionsmaschine sein, sodass auch für die Zukunft die Zahnstange überflüssig ist. Wir beabsichtigen deswegen die Zahnstange vollständig auszubauen, um nunmehr die gesamte Strecke als Adhäsionsstrecke zu befahren.

Wir bitten deshalb um Ihre Einverständniserklärung zu diesem Ausbau der Zahnstange und ebenso zum Ausbau der in der vorgenannten im Jahre 1930 beschafften Maschine noch befindlichen Zahnradbremse. Die Maschine hat ausserdem Hardy-Bremse, Handbremse und Rigenbach-Bremse.

Heil Hitler!



2. zum Vorgang bei Werkstatt.

▲ Mit Indienststellung der Neubau-Lok I (Krauss 8488) im Jahr 1930 konnte die Steilstrecke problemlos auch ohne Inanspruchnahme der Zahnstange befahren werden. Diese Lok stellte unter Beweis, dass ein reiner Adhäsionsbetrieb oberhalb von Oberzissen möglich und sogar das vorsichtshalber eingebaute Bremszahnrad verzichtbar war. Die im Jahr 1900 gebauten Zahnrad-Maschinen 1z und 2z waren bereits abgängig, und die letzte Zahnrad-Lok 5z vom Baujahr 1913 sollte 1934 folgen. In diese Zeit fällt das hier wiedergegebene Schreiben vom 21. Juni 1934, mit dem an die Bahnaufsicht in Köln gerichteten Antrag sowohl zum Ausbau der Zahnstange wie des Bremszahnrades aus Lok I. Beides wurde genehmigt. Die Zeichnung des Briefes mit dem ab Juli 1933 eingeführten sogenannten "Deutschen Gruß" war zu dieser Zeit verbindlich vorgeschrieben, eine Nichtbeachtung war mit empfindlichen strafrechtlichen Konsequenzen bedroht. Unterzeichner seitens der BEG dürfte der von 1922 bis 1949 amtierende Direktor Hermann Hartmann gewesen sein. Volkhard Stern



Werkstattnotizen

▲ Diesellok D5 ist nach erfolgter Hauptuntersuchung wieder im Einsatz. Hier ist die Lok am 06. August 2020 auf der Steilstrecke zwischen Brenk und Oberzissen zu sehen.
Foto: Walter Brück

D5

Die Hauptuntersuchung der Lok ist abgeschlossen. Seit Anfang Juli ist die Maschine wieder im Einsatz und trägt seither zuverlässig und störungsfrei die Hauptlast der Verkehre auf unserer Bahn. Ein detaillierter Bericht zur Hauptuntersuchung der Lok ist für eine der nächsten Ausgaben geplant.

Wagen 32

Der Wagen steht weiterhin bei unserem Nachbarn, der Fa. MST. Die neuen Fenster sind bestellt und die Endbühnen bald wieder an ihrem angestammten Platz. Die Fertigstellung wird aber sicher noch einige Monate in Anspruch nehmen.

Wagen 34

Das Fahrzeug befindet sich weiterhin an der Ostsee beim "Molli". Auch dieser Wagen ist zwischenzeitlich vollständig zerlegt worden. Die Befundung hat stattgefunden, wobei keine Überraschungen zu Tage getreten sind. Auch dessen Fertigstellung wird noch ein paar Monate in Anspruch nehmen. Das erste Drehgestell des Wagens haben wir derweil in eigener Werkstatt in Brohl bereits aufgearbeitet. Die Arbeiten am zweiten Drehgestell haben bereits begonnen, so dass das Fahrzeug nach Rückkunft von seinem „Ostseeurlaub“ gleich auf seine Drehgestelle gesetzt werden kann.

Wagen 35

Der Wagen 35 erhielt im Dachbereich einen neuen Anstrich, da besonderes der Dachrinnenbereich stark vom Rost befallen war. Nach Entrostung und Grundierung wurde der neue Anstrich aufgebracht. Im Bild auf S. 15 gut zu sehen sind die entrosteten Teilbereiche, die bereits die Grundierung erhalten haben. An unseren Wagen sind immer laufende Unterhaltungsarbeiten vorzunehmen, die Zeit erfordern, aber nicht auffallen. Dazu gehören auch diese Arbeiten.

VB50

Unser „Salonwagen“ hat nach mehreren Unterbrechungen die Werkstatt nun endgültig verlassen. Die Hauptuntersuchung konnte Ende September abgeschlossen werden, so dass das Fahrzeug wieder auf der Strecke beobachtet werden kann. Die von uns beworbenen, höherwertigen Veranstaltungen „Wine & Dine“ und „Beertasting“ sollen ja vorwiegend mit diesem Fahrzeug durchgeführt werden.



◀ Wagen 35 erhielt nach Entrostung und Grundierung einen neuen Dachanstrich.
Foto: Michael Haubner

V 65

An der Lok wurden in den vergangenen Wochen in unserer Lokhalle in Neuwied Arbeiten zur Vorbereitung der Hauptuntersuchung durchgeführt. Den Aufenthalt der Lok in unserer Werkstatt dort wollen wir auch nutzen um das grün / beige Farbkleid der Lok aufzufrischen. Nach Fertigstellung der Maschine wird sie uns weiterhin vorwiegend als Reservemaschine für die anderen Normalspurmaschinen dienen.

365 733

Die Maschine haben wir in diesem Sommer über unseren Geschäftspartner Günther Röling von der RSE übernommen, um sie zunächst vorwiegend im Rangierdienst in Limburg einzusetzen. Dort erledigen wir seit einigen Monaten Rangierarbeiten mit Holz-Ganzzügen, welche Limburg an zwei bis drei Tagen pro Woche ansteuern.

Stefan Raab

Wagen 269

Der Waggon ist zwischenzeitlich vollständig zerlegt. Alle Teile sind gesandstrahlt. Nun beginnt die Aufarbeitung der einzelnen Komponenten. Die Achsen nebst Anbauteilen sind zwischenzeitlich wieder in Brohl. Die Aufarbeitung dieser übernehmen wir selbst in unserer Werkstatt.

Infovitrienen finden Zuspruch



▲ Gerne genutzt werden die im vergangenen Jahr aufgestellten Infovitrienen an unseren Bahnsteigen. In Bad Tönisstein haben wir eine zusätzliche Vitrine direkt am Wanderweg aufgestellt. Beim Fahrplanwechsel im Frühjahr hat Michael Haubner schön beobachten können, wie sich Wanderer an diesem Standort über unsere Bahn informierten.

Foto: Michael Haubner



Feriedampf war ein voller Erfolg

▲ Von Mittwoch bis Freitag haben wir Anfang August „Feriedampf“ angeboten – die Resonanz war sehr gut. Hier fährt Dampflok „11^{smm}“ am 06. August 2020 mit dem gut besetzten P3 in den Bahnhof Burgbrohl ein. Foto: Walter Brück

Es war ein Experiment: Bei der letztjährigen Besprechung des Fahrplans 2020 haben wir die Idee geboren, während der Sommerferien doch einmal auszuprobieren, wie ein Dampflokeinsatz wohl unter der Woche ankommt. Zielgruppe waren in erster Linie Feriengäste und Tagesausflügler. Der Erfolg gab uns nun Recht: Der „Feriedampf“ hat Potenzial!

Von Mittwoch bis Freitag (05.-07. August) haben wir jeweils die nachmittäglichen Züge P3 und P4 zwischen Brohl und Oberzissen mit der Dampflok „11^{smm}“ bespannt. Zuvor hatten die Gäste ab 11 Uhr bereits die Möglichkeit, beim Anheizen und Vorbereiten der Dampflok rund um unseren Lokschuppen dabei zu sein. Diese Möglichkeit wurde rege genutzt und so manche Kinderaugen wurden beim Anblick der zischenden und vor sich hin köchelnden „11^{smm}“ plötzlich ganz groß!

Im Anschluss ging es pünktlich um 14:10 Uhr von Brohl hinauf in die Eifel. Die Züge waren, besonders am Mittwoch und Donnerstag, sehr gut besetzt! Teilweise konnten über 250 Reisende pro Zug begrüßt werden, was angesichts der Corona-Regelungen eine echte Herausforderung darstellte. Entsprechend waren alle verfügbaren Personenwagen im Einsatz um möglichst große Abstände zwischen den Fahrgästen realisieren zu können. Das hat trotz der vielen Besucher gut geklappt. Zusätzlich haben die Fahrgäste eine erfreulich große Disziplin beim Tragen der aktuell leider unvermeidlichen Mund-Nasen-Bedeckung gezeigt.

In Oberzissen wurde für die Weiterfahrt über die Steilstrecke jeweils die Lok getauscht: Dampflok „11^{smm}“ ging auf Gleis 3 bis zur Rückfahrt in Warteposition, während die ebenfalls wieder einsatzfähige Diesellok D5 den Zug bis Engeln übernahm. Auf der Rückfahrt wurde die Dampflok dem Zug ab Oberzissen wieder vorgespannt.

Nach dem großen Erfolg haben wir entschieden, für 2021 eine Wiederholung in den Sommerferien anzubieten.

Michael Hergarten



▲ Die meisten Reisenden sind bis zur Endstation Engeln durchgefahren, was auch unserer dortigen Vulkanstube gute Umsätze bescherte. Der offene Cabriowagen 458 ist während der aktuellen Coronazeiten trotz der auch dort geltenden Maskenpflicht äußerst beliebt. Diesellok D5 zieht den Zug am 06. August 2020 durch den Bahnhof Brenk. Foto: Walter Brück



Kurzmeldungen

Brohltalbahn in der „Sendung mit der Maus“

Kurz vor unserem Feriendampf besuchte uns Ende Juli der WDR um einige Filmaufnahmen für den Abspann der „Sendung mit der Maus“ zu drehen, die auf die nächste Folge aufmerksam machen sollten. Dabei wurde unser „Vulkan-Express“ stellvertretend für die Dampfeisenbahnen in verschiedenen Einstellungen im unteren Brohltal gezeigt. Die gut erkennbare neue Seitenbeschriftung unserer Personenwagen hatte sicherlich auch nochmal einen positiven Effekt auf die guten Besucherzahlen zum wenige Tage später startenden „Feriendampf“, der vom WDR in der Lokalzeit Bonn gesondert aufgegriffen worden ist.

Podcast im Deutschlandfunk

Auch im Hörfunk waren wir Anfang August vertreten: Der Deutschlandfunk hat einen sechsminütigen Podcast zu unserem Normalspur-Güterverkehr gesendet. Die Redakteure haben Ralf Merten bei einer Fahrt des Aluzuges begleitet und berichten von unseren Verkehren und Kunden, die sich mit unseren Leistungen hochzufrieden äußern. Stefan Raab rechnet in dem Beitrag vor, dass jeder einzelne Aluzug ca. 20 LKW-Fahrten ersetzt. Wir werden in dem Beitrag exemplarisch für die zahlreichen Privatbahnen auf DB-Gleisen dargestellt.

Englischer Flyer erschienen

Bereits im Frühjahr ist unser Saisonflyer 2020 (Leporello) erstmals auch in englischer Sprache erschienen. Inhaltlich und gestalterisch mit der deutschen Version identisch, spricht der Flyer unsere internationalen Gäste an, die bedingt durch Corona in diesem Jahr allerdings deutlich seltener zu uns finden. Dem wollen wir gegensteuern und haben den Flyer daher, gemeinsam mit einer Freifahrkarte und der Einladung zu einem

▲ Am 18. September hat im Bahnhof Engeln unter Erfüllung der speziellen Anforderungen der Corona-Schutzverordnung unsere Jahreshauptversammlung 2020 stattgefunden. Foto: Volkhard Stern

persönlichen Besuch auch gezielt an britische Reiseveranstalter und Reiseführerverlage geschickt. Wir hoffen, auf diesem Wege auch Eingang in den einen oder anderen internationalen Reiseführer zu finden. Ein besonderes Dankeschön für die Übersetzungen geht an unser Mitglied Günter Voeller.

Vulkanstube wieder geöffnet

Ab Anfang Juli haben wir auch unsere Fahrten an Dienstagen und Donnerstagen wieder aufgenommen. Ab dem 25. Juli haben wir uns schließlich entschlossen, auch die bislang mangels auskömmlicher Fahrgastzahlen noch geschlossene Vulkanstube im Bahnhof Engeln an den Fahrtagen eingeschränkt wieder zu öffnen. Somit finden unsere Fahrgäste seit diesem Tag am Endbahnhof auch wieder ein gastronomisches Angebot in Form eines Kiosk vor, das gerne genutzt wird. Coronabedingt eingestellt blieben bis zuletzt die Fahrten am Mittwoch und Freitag sowie bis Ende August sämtliche Sonderveranstaltungen.

Fahrplanvorschau 2021

Der Fahrplan 2021 wird weitestgehend aus dem Angebot 2020 fortgeschrieben. Neu ist, dass die Monate März und November weitestgehend frei von Fahrtagen gehalten werden um Baufreiheit für die große Infrastruktursanierung zu schaffen. Der Feriendampf wird im Sommer wiederholt. Mitte August ist aus Anlass des 120-jährigen Bestehens der Brohltalbahn ein Bahnfest eingeplant.

Michael Hergarten

Im grünen Brohltal: Bahn & Bus

Zwei Motive aus dem Brohltal widmen sich dem oft engen Nebeneinander von Schmalspurbahn und Omnibus. Die erste Aufnahme (Bild: Helmut Röth, Sammlung Wolfgang Löckel) entstand am 08. Mai 1965 in Bad Tönisstein. Während Lok „11^{smc}“ auf ihre (vermeintlich) alten Tage einen Rollwagenzug über den großen Talviadukt nach Burgbrohl bringt, fährt eine Etage tiefer ein Mercedes-Benz O 321 H der GeFFrUB (Gesellschaft der Freunde und Förderer der Universität Bonn), vermutlich mit Studenten auf Exkursion in Richtung Laacher See. Rund 35 Jahre später, am 21. Mai 1999, überholt der ehemalige Brohltalbahn-Bus 48 (MAN SR 280, 1985, mit Namen „Vulkan-Perle“) der Ahrweiler Verkehrs-GmbH den Triebwagen VT 30 mit einem PmG bei Schweppenburg (Bild: Volkhard Stern). Beide befinden sich auf dem Weg in Richtung Brohl am Rhein.



Volkhard Stern





▲ Sicherlich damals schon höchst bedenklich, heute geradezu unvorstellbar: Die Aufnahme von 1978 zeigt einen Vershub des besetzten (!) Wagens VB 50 am Endbahnhof Engeln von Hand. Hieran haben sich ganz offensichtlich sogar Fahrgäste in Sonntagskleidung beteiligt.

Foto: Sammlung Köln-Bonner Verkehrsmagazin

Reportage des Schatzmeisters

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

Achim Mannes, Runkel

Ulrich Clees, Bonn

Tanja Clees, Bonn

Martin Clees, Bonn

Judith Clees, Bonn

Klaus Warler, Bad Tönisstein

Bernadette Engelhardt, Bad Tönisstein

Leo Hergarten, Dortmund

Bastian Eberle, Bochum

Sabrina Eberle, Bochum

Phil Eberle, Bochum

Dr. Achim Honrath, Koblenz

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 bei der Erhaltung der Brohltalbahn in unseren Arbeitskreisen entschließen könnten.

Spendenaktion 11sm: Folgender Betrag ist bis zum 31. August 2020 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

673.904 €

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 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31. August 2020:

Paul Smeets, Selfkant-Schalbruch

Hartmut Halm, Leverkusen

Herbert Mosen, Brohl-Lützing

Rolf Sonnenberg, Koblenz

Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)

Michael Wildt, Münster

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen

Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)

Friedrich Kernchen, Köln

Tobias Baaden

Aktuelles rund um unsere Betriebs-GmbH

Wie bei vielen anderen Unternehmen, so stellte die Coronakrise unsere Betriebs-GmbH vor besonders große Herausforderungen. Gerade unser größter Kunde, das Aluminium-Werk leidet unter massiven Umsatzeinbußen, welche natürlich auch die Transport-Mengen unseres Aluzuges nachhaltig beeinflussen. Diese Mengen galt es zeitnah „aufzufangen“ – laufen doch die Kosten für Lok und Waggons sowie für unsere Mitarbeiter weiter.

Viel Arbeit „im Hintergrund“ war nötig, um neue Aufträge zu generieren. Letztlich gelang es, einige Aufträge, welche eine durchaus nachhaltige Auslastung unserer Kapazitäten versprechen, zu akquirieren. Ein paar Beispiele:

Die Firma Dyckerhoff in Neuwied, hat die Wartung und Instandhaltung Ihrer Rangierlokomotive zwischenzeitlich in die Hände unserer Werkstatt gelegt. Erste Einsätze unserer Mitarbeiter erfolgten bereits in den vergangenen Wochen zur Störungsbeseitigung. Zudem wurde eine Vereinbarung zur Gstellung eines Ersatzmotors geschlossen, da deren Maschine selbigen Motortyp wie unsere Lokomotiven D1 – D3 besitzt.

Die Stadtwerke Koblenz bedienen sich ebenso unserer Werkstattkapazitäten und hat uns mit der Durchführung von Arbeiten zur Hauptuntersuchung deren Zweiradfahrzeugs sowie einiger damit zusammenhängender Reparaturarbeiten am Schienenfahrwerk beauftragt. Die Arbeiten konnten im August abgeschlossen werden. Die Arbeiten zur Durchführung einer Hauptuntersuchung deren Lok I wird derzeit für das kommende Jahr vorbereitet.

Seit einigen Monaten ist ein Mitarbeiter mit den Arbeiten rund um die Lokomotive 52 6106 der Vulkan-Eifel-Bahn GmbH (VEB) in Gerolstein beauftragt. Jeweils an zwei Tagen pro Woche leitet er damit die Kollegen der VEB bei dem großen Ziel der Wiederinbetriebnahme derer schönen Dampflok an.

Sehr nachhaltig haben wir seit Frühjahr eine Lokomotive der Baureihe V 60 in Limburg stationiert. Dort rangieren unsere Mitarbeiter zumeist am Dienstag, Donnerstag und Freitag für unsere Kunden ein bis zwei Holz-Ganzzüge zwischen dem Bahnhof Limburg und den Anschluss-Gleisanlagen der Fa. Obel-Logistik. Mit einem weiteren neuen Kunden bereiten wir derzeit dem Umschlag von Holz in Neuwied und damit eines weiteren wöchentlichen Ganzzuges vor. Mehr dazu voraussichtlich in der kommenden Ausgabe.

Sehr umfangreiche und durchaus ungewöhnliche Aufträge erhielten wir ab dem 30. August 2020, nachdem ein mit Gefahrgut beladener Kesselwagen-Ganzzug in Niederlahnstein entgleiste. Infolgedessen wurde uns schon am Folgetag die Überführung der unbeschädigten Waggons vom Unfallort zum Sammelort Neuwied übertragen. Es folgten weitere Überführungsfahrten, wie die der Waggons in welche die Kraftstoffmengen aus den verunfallten Wagen umgefüllt wurden wie auch die Verriegelungsarbeiten in Neuwied sowie die recht aufwändige Überführung der beschädigten Lokomotive. Diese konnte nur an einem Ende gekuppelt werden, da die Zug- und Stoßvorrichtung auf der Unfallseite beschädigt war. Die Überführungsfahrt wurde daher geschoben und gezogen von Oberlahnstein nach Koblenz-Ehrenbreitstein, von dort über Koblenz Hbf nach Koblenz-Lützel und weiter von dort nach

Koblenz-Mosel Gbf ins Depot der Trans-Regio durchgeführt. Eine Herausforderung war dafür durchaus die Fahrplannerstellung seitens der DB Netz AG, welche zwar selbst ein großes Interesse an der Räumung der Gleise hatte, am Wochenende jedoch keinen Mitarbeiter zur Bearbeitung des besonderen Fahrplans stellen konnte und auch durch wenig ideale Baustellendisposition an der Unfallstelle die an sich pünktliche Durchführung unserer Überführungsfahrt selbst behinderte. Auch wurde durch die Brohltalbahn die Unfallstellenbetreuung für das verursachende Eisenbahnverkehrsunternehmen zeitweise gestellt. Wir kümmern uns daher z. B. auch um die Räumung bzw. Verschrottung der Unfallwaggons sowie um reichlich begleitende Arbeiten im Rahmen der Unfallstellenräumung.

Alles in Allem gelang es uns bisher den Weg in die Kurzarbeit für unsere 27 Mitarbeiter zu vermeiden, auch wenn die Umsatzeinbußen im touristischen Bereich und beim Aluzug sehr schmerzen. Der Dank der Geschäftsführung gilt daher unseren Mitarbeitern, welche sich sehr flexibel und oftmals auch zu unüblichen Arbeitszeiten, immer auch unter Anwendung der derzeit gebotenen Hygiene-Regeln, auf die neue Situation eingestellt haben. Ebenso geht der Dank natürlich an unsere ehrenamtlichen Helfer der IBS, die sich so gut es derzeit geht helfend beim Betrieb unserer kleinen Bahn eingebracht haben!

Stefan Raab



▲ Unsere 218 hat am 26. Juli 2020 einen Kran überführt, hier im Bahnhof Remagen.

Foto: Michael Haubner