



Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort / Impressum	2	Bericht aus der Werkstatt	14
Laura zu Gast im Brohltal	3	Neues aus dem Arbeitskreis Archiv	16
Ein nicht alltäglicher Zug im Brohltal	5	Letzte Schwelle der Holzbachtalbahn	18
Chemins de Fer de la Baie de Somme (CFBS)	6	Fahrtreise 2023	19
Wagen 7 ans „Alb-Bähnle“ abgegeben	7	Bericht des Schatzmeisters	19
Sanierung der Brücke über die DB-Strecke	8	Weltrekord bei der Rhätischen Bahn	20
Diskriminierung jüdischer Fahrgäste 1942	10	Flyer 2023 erschienen	20

| Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Freunde der Brohltalbahn,

obgleich sich unsere Dampflokomotive 11sm derzeit noch in Reparatur befindet (wir berichteten ausführlich darüber), hatten wir es uns im Dezember nicht nehmen lassen, mit der großartigen Unterstützung von den Kollegen der Chiemseebahn am dritten Adventwochenende die Züge des „Nikolaus-Express“ mit einer Dampflokomotive zu bespannen. Die hübsche und wirklich schnuckelige zweiachsige Kastenlokomotive mit dem wohlklingenden Namen „Laura“ ermöglichte es uns, auch zum Jahresende 2022 wieder erstaunten, großen aber auch strahlenden Augen der kleinen und großen Kinder den Heiligen Mann mit ordentlich viel Dampf zu präsentieren. Dazu mehr auf den Seiten 3 und 4 dieses Heftes.

Sehr persönliche Einblicke gewährt anschließend unser Vorstandskollege, der für den Gleis- und Oberbau zuständige Arbeitskreisleiter Frank Muth. Er beschreibt die intensiv gelebte Partnerschaft zu einer unserer beiden französischen Partnerbahnen: der „Chemin de Fer de la Baie de Somme“. Seit dem ersten Juliwochenende des Jahres 2021, an dem wir uns mit unserer Dampflokomotive 11sm über mehr als zwei Wochen aktiv an der überregional bedeutsamen Veranstaltung „La Fête de la Vapeur en Baie de Somme“ mit großem Erfolg beteiligt hatten, pflegen wir auch dorthin einen engen freundschaftlichen Kontakt. Frank, der maßgeblich an den guten Beziehungen zu den Kollegen in Nordfrankreich beteiligt ist, berichtet hier reich bebildert.

Er ist es dann auch, der Ihnen, liebe Leser und Leserinnen, einen Überblick über die derzeit laufende und in diesem Frühjahr zu Ende gehende Brückensanierung der Stahlfachwerkbrücke über die Linke Rheinstrecke in Brohl Auskunft gibt. In Bezug auf die Geschichte unserer Brohltalbahn handelt es sich hierbei um ein Projekt, das ohne Übertreibung als „Jahrhundertbauwerk“ bezeichnet werden darf!

Weit weniger rühmlich dann der folgende geschichtliche Rückblick in das zweifelhafteste Kapitel der Brohltalbahn, die Verstrickung des Betriebs und seiner Eisenbahner in die Judenverfolgung während des sog. „Dritten Reiches“. Volkhard Stern und ich berichten mit Rückgriff auf unsere umfangreichen Archivbestände über die diskriminierende und ausgrenzende Beförderung von Juden in den Zügen der Brohltal-Eisenbahn während des Krieges.

Weiterhin gewährt Ihnen unser rühriger und sehr engagierte Leiter des Arbeitskreises „Archiv“, Toni Hagenkötter, einen Einblick in das von ihm neu eingerichtete und am Anfang einer umfänglichen Systematisierung stehende Archiv mit seinen immensen Beständen.

Das Autoren- und Redaktionsteam um Michael Hergarten hat ein weiteres Mal viele und interessante Themen rund um die Brohltalbahn aufgegriffen und für Sie bearbeitet. Dafür allen Beteiligten meinen allerherzlichsten Dank. Zum bevorstehenden Osterfest wünsche ich Ihnen allen, liebe Leser und Leserinnen, von Herzen Gottes Segen!

Ihr Stephan Pauly, Vorsitzender

| Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsstelle:

Brohltalstraße, 56656 Brohl-Lützing
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03; Fax 0 26 33 / 44 09 81
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 Ausgabe 2 / 2023: 1. Mai 2023

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

Titelbild: Ein besonderer Gast weilte am dritten Adventwochenende 2022 auf der Brohltalbahn: Die Kastendampflokomotive „Laura“ der bayerischen Chiemseebahn bespannte als Ersatz für die defekte 11sm unsere Nikolauszüge! Am 10. Dezember 2022 verlässt die ungewöhnliche Lok soeben den Tönissteiner Tunnel.
Foto: Rüdiger Balhar

Sonderfahrten / Termine

- 09. April: Saisonbeginn 2023
- 13. Mai: Grillabend in den Brohler Rheinanlagen
- 27. Mai: Abendfahrt zum Beer Tasting
- 29. Juli: Nacht der Vulkane
- 16. September: Jahreshauptversammlung der IBS
- 16. / 17. September: Tag der Schiene, Aktionstage zur Nachwuchsgewinnung
- 07. Oktober: Vereinsausflug 2023

In gewisser Weise putzig wirkt „Laura“, die in etwa die Dimensionen unserer Packwagen 117/118 hat, vor den schweren Nikolauszügen. Am 10. Dezember 2022 überquert die Lok hier den Tönissteiner Viadukt – und wird von der nachschiebenden Diesellok D5 kräftig unterstützt.

Foto: Rüdiger Balhar



Laura zu Gast im Brohltal



▲ Bei der Ankunft in Niederzissen winken Nikolaus und Engel am 10. Dezember 2022 dem eintreffenden „Vulkan-Expresß“ entgegen.

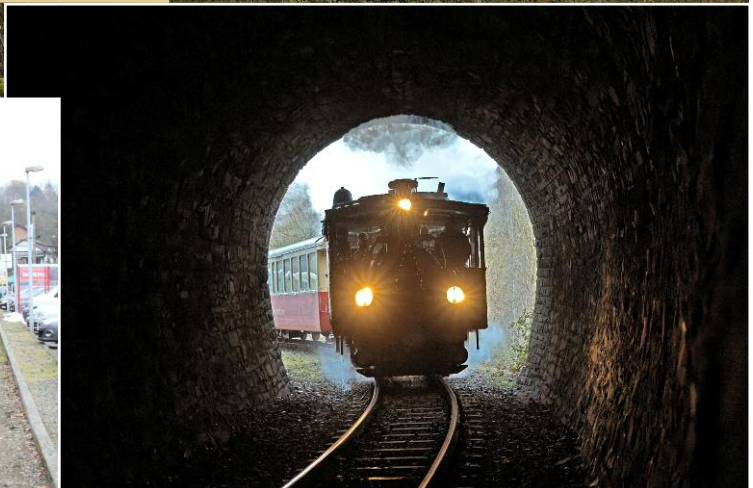
Foto: Volkhard Stern

Eine zumindest optisch eher ungewöhnliche Lokomotive hatten wir auf den Brohltalbahn-Gleisen im Dezember zu Gast. Lok „Laura“, ein recht leichter B-Kuppler der Chiemseebahn zog am dritten Adventswochenende unsere Nikolauszüge. Mit ihr kam erstmals eine Lokomotive in Straßenbahnoptik, also mit charakteristischem Kastenaufbau, wie man ihn von Dampfstraßenbahnen kannte, im Brohltal zum Einsatz.

Nachdem klar war, dass unsere 11sm zu den Nikolausfahrten dem Betrieb noch

nicht zur Verfügung stehen würde, war zunächst der Einsatz unserer Diesellokomotiven geplant. Ohnehin waren zum Herbst schon recht gute Buchungszahlen für die Nikolausfahrten absehbar, so dass der „Magnet Dampf“ nicht unbedingt nötig gewesen wäre. Als jedoch der Transport des Wagens 7 (s. Seite 7) anstand, konnte die Rückfahrt des Transporters zur Mitnahme einer leichten Lok wie der „Laura“ genutzt werden.

Mit den Kollegen der Chiemseebahn



▲ Einfahrt in den Tönissteiner Tunnel. Das Foto ist selbstverständlich unter vorheriger Absprache und Genehmigung entstanden.

Foto: Rüdiger Balhar

pflegen wir ein recht freundschaftliches Verhältnis, so dass wir uns schnell einig waren, dass „Laura“ am dritten Adventswochenende im Brohltal dampfen soll. Am ersten und zweiten Adventswochenende musste „Laura“ noch Dienst am Chiemsee machen um Gäste in Kombination mit deren Schiffen zum Adventmarkt auf die Insel Frauenchiemsee zu bringen.

Schon die Ankündigung, dass bei den letzten Nikolausfahrten im Brohltal mit Dampf zu rechnen sei, sorgte dann



◀ Am Zielbahnhof Niedertzissen angekommen, präsentiert sich der Nikolaus mit Engel (übrigens auch eine Laura) und dem Zugpersonal unter Zugführer Thomas Bickenbach vor der ungewöhnlichen Kastendampflok.

Foto: Rüdiger Balhar

▶ Das neue Konzept der Nikolausfahrten sieht vor, dass der Nikolaus nicht mehr während der Fahrt die Kinder beschenkt, sondern in Niedertzissen. Zwischen Bahnhofsgebäude und ehemaliger Bushalle haben wir gemeinsam mit dem Gastronomen Pierre Setzepfand für einen angenehmen Aufenthalt gesorgt.

Foto: Tobias Baaden



◀ Vor der Rückfahrt verabschiedet sich der Nikolaus am Zug nochmal von jedem Kind.

Foto: Tobias Baaden

▼ Talwärts, wie hier am Tönissteiner Tunnel führte Diesellok D5 die Nikolauszüge, um in Niedertzissen ein aufwendiges Rangieren zu vermeiden.

Foto: Rüdiger Balhar

schnell für ausverkaufte Züge. Die Fahrten absolvierte „Laura“ dann recht problemlos, wurde sie doch am talseitigen Ende des jeweiligen Zuges ganz maßgeblich durch eine unserer Dieselloks unterstützt. Immerhin ist die kleine Dampflok eher weniger für schwere Züge auf zudem steigungsreicher Strecke geeignet. Scherzhaft wurde dem Lokführer Frans aufgetragen, zumindest die Schraubkupplung bei der Bergfahrt stramm zu halten, alles wei-

tere besorge dann unsere Diesellok. Gleich nach dem Wochenende und nachdem „Laura“ abgekühlt war, wurde sie schon wieder in ihre Heimat gebracht – der beauftragte Lkw musste nämlich gleich auch einen normalspurigen Güterwagen, welchen wir in Brohl aufgearbeitet haben, transportieren. In jedem Falle ein gelungenes Wochenende, welches nicht nur unseren Fahrgästen Freude bereitet hat.

Stefan Raab



Ein nicht alltäglicher Zug im Brohltal

Im Zuge der Überführung von Güterwagen nach Burgbrohl und des Personenwagens für den Nikolaus nach Niederzissen verkehrte am 22. November 2022 eine besondere Zugkomposition auf der Strecke der Brohltalbahn. Alle Rangiermöglichkeiten unterwegs wurden genutzt; so auch die neuen Gleise in Niederzissen. Nachstehend einige Impressionen.

Frank Muth



▲ Ankunft des Zuges in Burgbrohl kurz vor dem Rangieren.



▲ Abstellung des Wagens für den Nikolaus im neuen Gleis 2b in Niederzissen.



▲ Rangierarbeiten in Niederzissen am Tag der Abholung. Im Hintergrund eine Wagenladung Schienen für den Bahnhof Engeln.



◀ Rückfahrt nach Brohl in der Ortslage Weiler.

Chemins de Fer de la Baie de Somme (CFBS)

Gegenseitige Besuche sind die Basis jeder Freundschaft. Nach der Teilnahme unserer 11sm bei der Fête de la Vapeur in St. Valéry sur Somme im Sommer 2021, durften wir uns mehrmals bei den Franzosen als willkommene Gäste fühlen. Ebenso konnten wir zu unserer großen Freude die Freunde aus Frankreich bei uns begrüßen.

Frank Muth



▲ Im Bahnhof Burgbrohl posiert die Lokmannschaft mit den französischen Gästen vor Lok 11sm.

◀ Auch in Frankreich funktioniert die gemeinsame Arbeit auf der Lok reibungslos.

▲ Französisch-deutsche Zusammenarbeit auf dem Führerstand unserer Dampflokomotive. Im Bild Lokführer Martin Bickenbach und der französische Heizer Dylan Cardine. Man ist hier erstaunt, wie viele Ähnlichkeiten die Bezeichnungen der einzelnen Bauteile aufweisen. Als Beispiele: Injektor / Injecteur, Regulator / Regulateur. Eine lustige Ausnahme ist der Hilfsbläser, der im französischen Souffleur heißt.

► In der Nähe der CFBS befindet sich die Strecke des Petite train de la Haute Somme. Grund genug auch dieser Schmalspurbahn einen gemeinsamen Besuch abzustatten und sich mit den Kollegen auszutauschen.

▼ Feierabend in Frankreich. Man lässt den Tag, wie bei uns, in geselliger Runde ausklingen..

Während des Besuchs fand das Bahnhofsfest in Cayeux statt, zu dem ein gemischter Zug mit Dieselpspannung verkehrte.



Wagen 7 ans „Alb-Bähnle“ abgegeben

Aufmerksamen Beobachtern ist es sicher nicht entgangen: Seit dem 05. Dezember 2022 steht der seit dem 31. August 2011 als Werbeträger genutzte Wagen 7 nicht mehr im Brohler Hafen.

Der 1929 bei MAN gebaute Waggon kam am 10. September 1988 im Tausch gegen einen vierachsigen Güterwagen (Omm 453) von der Bayerischen Zugspitzbahn auf die Brohler Gleise und wurde dringend für das erste Bahnfest der IBS benötigt. Hierfür wurde das Fahrzeug innerhalb von nur 10 Tagen unter der Leitung von Dieter Hettler technisch angepasst. Zusammen mit den vier Wagen der Frauenfeld-Wil-Bahn verstärkte er fortan den „Vulkan-Expres“, der sich stetig steigender Fahrgastzahlen erfreute.

Nachteil des Fahrzeugs war stets, dass es keine Übergänge zu den benachbarten Wagen hatte. Das Zug- und Servicepersonal konnte folglich nur an den Bahnhöfen dorthin wechseln, nicht aber während der Fahrt. Auch war der Wagen als letztes Fahrzeug auf Brohler Gleisen noch nicht von Vakuum- auf Druckluftbremse umgebaut worden. Das machte ihn betrieblich stets etwas „unbequem“. Das Fehlen der von den Fahrgästen so geschätzten offenen Plattformen tat nach Lieferung weite-



Am 05. Dezember 2022 wurde Wagen 7 nach über 10 Jahren von der Sturzbunkerbrücke im Brohler Hafen heruntergehoben. Per Tieflader ist der Wagen am gleichen Tag zum „Alb-Bähnle“ nach Amstetten transportiert worden, wo ihn eine Zukunft im betriebsfähigen Zustand erwartet.
Foto: Frank Muth

rer, besser geeigneter Personenwagen der Berner Oberland-Bahn ein Übriges: Der Wagen hatte am 25. Mai 2006 seinen letzten Einsatz und wurde anschließend mit Fristablauf zunächst abgestellt. Nach einer optischen Aufarbeitung wurde das Fahrzeug 2011 dann – erstmals (!) in rot / beige lackiert – als Werbeträger auf dem ehemaligen Sturzbunkergleis im Hafen aufgestellt und war seither von der B9 und den vorbeifahrenden Zügen aus gut zu sehen. Über die Aufstellung wurde in Heft 4 / 2011 ausführlich berichtet.

Eine Anfrage des „Alb-Bähnle“, dem Restabschnitt der WEG-Meterspurbahn Amstetten – Laichingen (wo übrigens auch unser VT30 zuletzt im Einsatz stand), führte nun zur Abgabe des Fahrzeugs dorthin. In Amstetten hat man bereits zwei weitere Zugspitzbahnwagen (Wagen 12 und 19) und zeigt sich damit sehr zufrieden. Der optische Zustand des Wagens 7 war inzwischen auch wenig werbewirksam und hätte bei uns in Kürze eine Aufarbeitung erfordert. Somit wurde entschieden, den Wagen abzugeben und ihm eine vielversprechendere Zukunft auf der Schwäbischen Alb zu ermöglichen. Die Kollegen dort möchten den Wagen gerne aufarbeiten und wieder im Museumsbahnverkehr zwischen Amstetten und Oppingen einsetzen. Nähere Infos zum „Alb-Bähnle“ finden Sie unter www.alb-baehnle.de.

Michael Hergarten

◀ Per Tieflader ist der Wagen am gleichen Tag zum „Alb-Bähnle“ nach Amstetten transportiert worden, wo ihn eine Zukunft im betriebsfähigen Zustand erwartet.

Foto Frank Muth



Arbeiten zur Sanierung der Brücke über die DB-Strecke in vollem Gange



▲ Die Stützmauer wird durch Sägeschnitt gekürzt und der oben rechts im Bild zu sehende Anker eingebaut.

► Rückbau von weiteren 16 m Gleis zur Höhenanpassung auf das neue Bauwerk.

▼ Die vorbereitenden Arbeiten zur Erstellung der Bodenplatte für das neue Trogbauwerk.



Nachdem in der letzten Ausgabe vom Ausbau der Brücke zu lesen war, ist im Brohler Umladebahnhof seither Einiges passiert und die Arbeiten sind weiter vorangeschritten. Das Hauptaugenmerk lag auf der Sanierung des Widerlagers und des darauf folgenden Bahndamms.

Nach Abtrag des Erdreiches konnten an der vorhandenen Betonstützwand neue Traganker gesetzt werden, die zur Stabilisierung beitragen. Im Bereich der Kammerwand wurde aufgrund der nicht vorhandenen Tragfähigkeit des alten Bauwerkes ein komplett neuer Betontrog vor Ort erstellt. Dieser ist, wenn Sie die aktuelle Ausgabe in den Händen halten, bereits verfüllt und zur Aufnahme des neuen Gleises vorbereitet.

Am Brückenbauwerk selbst wurden die alten Farbschichten im Wasserstrahlverfahren umweltgerecht entfernt und die Fachwerkträger durch Sandstrahlen endgereinigt. Anschließend erfolgte eine Schadaufnahme durch einen Sachverständigen in deren Rahmen festgelegt wurde, welche Arbeiten am Stahlüberbau auszuführen sind. Ein Fachbetrieb wird sich nun diesen Aufgaben widmen.

Vorbereitend für den Einhub der Brücke an ihren alten Platz – hierfür steht noch kein Termin fest – wird die Brohltal-Eisenbahn GmbH und unser Arbeitskreis Oberbau den Aufbau des Gleises auf der Rampe und die Anpassungen auf Seiten der Bahnhofstraße in Eigenleistung durchführen.

Frank Muth



◀ Einschalarbeiten für die Seitenwände des Trog.

▼ Ansicht des neuen Brückenkopfes vom gegenüberliegenden Widerlager.



▼ Der neue Brückenkopf wird sogleich mit einem Lavagemisch verfüllt.



Einbringen des Untergrundsotters für das neue Gleis.

Die entrechtete Minderheit: Diffamierung und Diskriminierung jüdischer Fahrgäste in der Brohltalbahn im Jahr 1942

Ein zutiefst erschütterndes Dokument aus dem Giftschrank der jüngeren deutschen Geschichte befindet sich im Archiv der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V. (IBS). Es offenbart schonungslos den Umgang mit den weitgehend entrechteten jüdischen Bürgern des Deutschen Reiches in den Jahren des Nationalsozialismus. Das Schreiben vom 28. Januar 1942 stammt von Jakob Fülber, seines Zeichens von 1938 bis 1942 Kreisgeschäftsführer der NSDAP in Ahrweiler und Stellvertreter des Kreisleiters Dr. Peter Simmer. Es richtet sich mit perfiden Behauptungen zum Auftreten von Niederzissener Juden in den Zügen der Brohltalbahn an die Direktion der Brohltal-Eisenbahn Gesellschaft (BEG), mit der Erwartung, dass die jüdischen Fahrgäste zurechtgewiesen und ihnen generell nur das Allernötigste, nämlich Stehplätze, zugebilligt werden.

Zum Kontext: Nach Angaben des Kultur- und Heimatvereins Niederzissen e.V. lebten 1925 insgesamt 73 Bürger jüdischen Glaubens in Niederzissen.¹ Die noch heute existierende ehemalige Synagoge, die vom Kultur- und Heimatverein Niederzissen e.V. als Gedenkstätte gepflegt und unterhalten wird, wurde am 09. und 10. November 1938 in Folge der Novemberpogrome, wie beinahe alle jüdischen Gebetshäuser Deutschlands geschändet. Eine Tat, die sich nahtlos in die nicht endende Kette der Diskriminierungen deutscher Bürger jüdischen Glaubens seit der Machtergreifung Adolf Hitlers im Jahr 1933 einreichte. Begonnen hatte es mit Hetzpropaganda und dem Boykott jüdischer Geschäfte. Mit den „Nürnberger Gesetzen“ von 1935 setzte sich die offene Diskriminierung fort.² Nach Ende der Olympischen Spiele von

1936 verstärkte sich der Druck stetig und gipfelte vorläufig in dem vom 09. bis 10. November 1938 andauernden und auch als „Reichspogromnacht“ bezeichneten Gewaltausbruch, der perfide und geradezu generalstabsmäßig vorbereitet worden war. Diesem fielen in Deutschland tausende von Geschäften jüdischer Kaufleute zum Opfer, 30.000 Juden wurden in Konzentrationslager verschleppt, mehrere Hundert dort ermordet und 1.400 Synagogen durch einen entfesselten Mob zerstört und geschändet.³ Spätestens jetzt waren die Juden fast aller Grundrechte beraubt.

Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wurde im Rahmen einer geheimen Anordnung des Beauftragten für den Vierjahresplan, Hermann Göring, vom 28. Dezember 1938 zunächst noch weiter gestattet, allerdings nicht von Schlaf- und Speisewagen.⁴

Wenig später fielen die letzten Schranken. Am 15. September 1941 trat eine von Reinhard Heydrich im Namen des Reichsministers des Innern unterzeichnete „Polizeiverordnung über die Kennzeichnung der Juden“ in Kraft, die den Menschen jüdischen Glaubens das gut sichtbare Tragen des gelben „Judensterns“ an der Kleidung vorschrieb.⁵ Dieser Schritt kann als Endpunkt der Entrechtung und Ausgrenzung und als Vorstufe zum letzten Schritt, der Deportation in Ghettos und Vernichtungslager, angesehen werden. Dazwischen lagen jedoch weitere Monaten mit immer schärferen Restriktionen: Die Verbote zum Führen und Halten von Pkw und Krafträdern, zum Bezug von Zeitungen und zum Kauf von Büchern, zum Halten von Haustieren und zum Betreten von Frisörgeschäften, zur Benutzung von Telefonzellen und Parkbänken sowie zum Besitz von

Fahrrädern, Pelzen, Wollsachen, Schreibmaschinen, Rundfunk- und optischen Geräten seien nur exemplarisch genannt. In Verbindung mit starken Beschränkungen bei Arztbesuchen, Rechtsberatungen und Einkäufen sowie dem Verbot zum Besuch von Bibliotheken, Kinos, Theatern, Museen und Schwimmbädern machten all diese Maßnahmen aus der jüdischen Bevölkerung eine immer stärker gehetzte Minderheit, die sich in ihrer angestammten Heimat kaum noch auf die Straße traute.⁶

Das erwähnte Schreiben vom 28. Januar 1942 fällt in diesen Zeitraum und beleuchtet brennglasartig die Situation im Kreis Ahrweiler. Dazu ist zu erwähnen, dass bereits seit Oktober 1941 Deportationszüge aus Deutschland in Richtung Osten liefen; die systematische Massenvernichtung als dritte Phase der nationalsozialistischen „Judenpolitik“, zunächst noch als „natürliche Verminderung“ verharmlost, wurde auf der Wannseekonferenz am 20. Januar 1942 beschlossen.⁷

Mithin lief der Massenmord bereits auf Hochtouren, als das o.a. Schreiben an die Brohltalbahn verfasst wurde. Noch im Frühjahr 1942 wurde Juden der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln wie der Brohltalbahn fast gänzlich versagt:

Ein Erlass des Reichsinnenministers vom 16. Februar 1942 besagte, dass die Benutzung der Verkehrsmittel durch Juden „auf das äußerste zu beschränken sei“.⁸ Am 24. März 1942 schließlich wurde die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch Juden noch weiter eingeschränkt. Sie bedurften auch im Ortsverkehr einer schriftlichen Erlaubnis der Polizei.



Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei Gau Moselland // Kreisleitung Ahrweiler

An die
Direktion der
Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft

Brohl a.Rh. **B. E. G.**
Empf. 28. JAN. 1942
488

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

II/a

Kreisgeschäftsstelle Ahrweiler, Wilhelmstr. 8
Fernsprecher Bad Neuenahr 885
Konto der Kreisleitung: Kreissparkasse Ahrweiler 340
Postscheckkonto der Gauleitung:
Amt Köln Nr. 116089

Kampfblatt des Gaus: „Nationalblatt“
Verlag: Nationalverlag G. m. b. H.
Koblenz und Trier
Geschäftsstelle für Ahrweiler:
Bad Neuenahr, Adolf-Hitler-Str. 58

Amt: Der Kreisleiter

Ahrweiler, den 28. Januar 1942

Betriff:
(Zeichen, Datum, Betreff
bei Antwort stets angeben.)

Ich konnte verschiedentlich feststellen, dass in den Eisenbahnzügen des Brohltals die Juden noch heute eine Rolle spielen wie zu ihren besten Zeiten. Es fahren vor allem von Niederrhein eine Anzahl Juden täglich zur Arbeit und zurück. Sie sind oft so rechtzeitig auf dem Bahnhof, dass sie sich die besten und wärmsten Sitzplätze ergaunern, ehe überhaupt die deutschen Volksgenossen ihren Fuß in ein Abteil des Zuges gesetzt haben. Ich möchte Sie daher heute bitten, den Juden in Ihren Zügen ein besonderes Abteil einzuräumen, das selbstverständlich keine Sitzplätze enthalten darf. Durch eine Anordnung des Reichsführers SS Himmler ist die Frage der Benutzung von Transportmitteln durch Juden längst festgelegt. Die Juden dürfen in Verkehrsmitteln, die dem deutschen Reich gehören, überhaupt nur Stehplätze einnehmen. Ich nehme an, dass Ihre Gesellschaft gerne bereit ist, dies auch für Ihr Unternehmen einzuführen. Sie tun dadurch vielen Volksgenossen die Ihre Züge benutzen einen Gefallen, den Juden erteilen Sie die gebührende Zurechtweisung und Ihrem Unternehmen erweisen Sie eine Ehre.

Für Ihr Entgegenkommen herzlichen Dank.

Heil Hitler!



Hilber
-Kreisleiter.

▲ Schreiben vom 28. Januar 1942: Erschütterndes Dokument aus dem Giftschrank der jüngeren deutschen Geschichte.

Abb.: IBS-Archiv

Diese Erlaubnis wurde nur erteilt bei einem Arbeitseinsatz, und zwar wenn die Arbeitsstätte von der Wohnung mehr als 7 km entfernt war (bzw. bei Schülern, wenn der Weg zur Schule mehr als 5 km betrug).⁹ Bereits zuvor mussten sie „Ariern“ auf Bahnstationen

den Vortritt lassen und bei Überfüllung zurückbleiben. Das Schreiben aus Ahrweiler „passt“ sehr genau in dieses Umfeld. Sein geradezu sarkastischer Unterton spricht für sich und entbehrt der Notwendigkeit jeden weiteren Kommentars.



▲ Bahnhof Niederrissen: Perfide Behauptungen zum Auftreten von Niederrissener Juden in den Zügen der Brohltalbahn.

Foto: Horst Pickhardt

Wiederum kurze Zeit später begann die Deportation der jüdischen Bürger aus dem Kreis Ahrweiler: Die unter 65-jährigen Juden wurden ab dem 26. April 1942 deportiert, die über 65-jährigen ab dem 22. Juli 1942.¹⁰ Zunächst noch in fahrplanmäßigen Zügen in das „Sammellager Brohl“ auf Schloss Brohleck verbracht (andere Zeitzeugen berichten, dass sich ein Teil des Sammellagers in einem Brohler Lokschuppen befunden haben soll),¹¹ mussten die Menschen diese letzte Reise ohne Wiederkehr ab Sommer 1942 mit Sonderzügen der Reichsbahn antreten, für die zynischer Weise zwischen der Abteilung 4a des Reichsicherheitshauptamtes (RSHA) unter der Mitwirkung Adolf Eichmanns und der Direktion der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) ein kilo-

metergestaffelter Fahrpreis „einfacher Fahrt“ ohne Rückfahrt (!) abgerechnet wurde. Nach Niederrissen kehrte keiner der Deportierten zurück. Die Spur fast aller Juden aus dem Kreisgebiet verliert sich ab dem Sommer 1942 „im Dunkel des Holocaust“.¹² Erst durch das im Jahr 1986 veröffentlichte Gedenkbuch des Bundesarchivs¹³ sowie der „Central Database of Shoah Victims“ der Gedenkstätte Yad Vashem, dem „World Holocaust Remembrance Center“ in Jerusalem sowie der 1987 vom Kreisarchiv des Landkreises Ahrweiler publizierten Liste der „Opfer des Holocaust“ des Kreises Ahrweiler kann das Schicksale einiger Juden aus dem Kreisgebiet bis zum Ort und Tag ihres gewaltsamen Sterbens dokumentiert werden.

Interessant ist die Reaktion der Brohltalbahn auf das Schreiben aus Ahrweiler. Ihr Direktor Hermann Hartmann nahm diese Funktion durchgehend von 1922 bis 1949 wahr. Weiterer Schriftverkehr aus dem Aktenbestand der BEG lässt erkennen, wie er sich in der damals sogenannten „Vertrauensratssitzung“ mit den Vertretern der betrieblichen „Gefolgschaft“ und auch in seinem Antwortschreiben an die NSDAP-Kreisleitung vom 18. Februar 1942 dreht und windet und ganz offenkundig sehr bemüht ist, den Anschuldigungen und Vorwürfen der NSDAP-Kreisleitung einerseits zu entgegnen, ohne sich auch selbst zu belasten oder den Mitarbeitern sowie dem Parteiapparat gegenüber illoyal zu wirken. Der Tenor des Antwortschreibens an die Kreisleitung

lautet dann auch, dass man trotz „genauer Untersuchung keine Unregelmäßigkeiten“ festgestellt habe. Andererseits tritt er nach innen mit einer gewissen Härte auf, um vor seinen Mitarbeitern eine Unnachgiebigkeit zu demonstrieren, die ganz sicher nicht seiner inneren Haltung entsprach.

Ein Problem war natürlich der auch unter Teilen der Belegschaft offen zu Tage getragene Antisemitismus und der unverblühte Judenhass. So soll ein langjähriger Triebwagenführer der BEG als sogenannter „Zellenleiter“ ein glühender Verehrer Adolf Hitlers gewesen sein, der seine Abneigung gegenüber den Juden offen vor sich her getragen habe und auch verschiedentlich denunziatorisch tätig gewesen sein soll. Vor ihm habe man sich „gehörig in Acht nehmen müssen“, um nicht selber größten Ärger zu bekommen. Er sei, wie die Rheinländer das heute noch gerne umgangssprachlich ausdrücken und dabei das Adjektiv „schwer“ anstelle des Wor-

tes „bedeutungsvoll“ setzen, „ein ganz schwerer Nazi“ gewesen.¹³

Sicher Grund genug für Direktor Hartmann, innerhalb der Belegschaft angesichts des zu erwartenden Denunziantentums dem Wunsch der Kreisleitung nach Härte und Unnachgiebigkeit nachzukommen. Dass der Kreisleiter selbst „verschiedentlich festgestellt habe“, dass Juden noch immer entsprechend befördert würden, ist doch eher unwahrscheinlich. Vielmehr ist davon auszugehen, dass auch hier Denunzianten aus der Mitte der Belegschaft „tätig“ waren.

Insofern lässt uns das Schreiben heute fassungslos zurück; gleichzeitig mahnt es angesichts von populistischen und radikalisierenden Tendenzen in der Gegenwart, sich an die Ereignisse von vor acht Jahrzehnten zu erinnern und daraus zu lernen.

Stephan Pauly & Volkhard Stern

1 Vgl. Webseite <https://www.chem-synagogeniederzissen.de/die-synagoge/>

2 Beate Meyer: „Ausgrenzung und Vernichtung der Deutschen Juden“; in: „Die Geschichte der Juden in Deutschland“, hrsg. von Arno Herzog und Cay Rademacher, Hamburg 2007, S. 201f.

3 ebenda, S 204f.

4 Hauptstaatsarchiv Düsseldorf, RW 18/14. Bl. 151 ff.

5 Beate Meyer: „Ausgrenzung und Vernichtung der Deutschen Juden“; in: „Die Geschichte der Juden in Deutschland“, hrsg. von Arno Herzog und Cay Rademacher, Hamburg 2007, S. 205.

6 siehe dazu auch: Frank Bajohr: „‘Arisierung’ und wirtschaftliche Existenzvernichtung in der NS-Zeit“; in: „Die Geschichte der Juden in Deutschland“, hrsg. von Arno Herzog und Cay Rademacher, Hamburg 2007, S. 224ff.

7 Klaus Hildebrand: „Das Dritte Reich“, in: „Oldenbourg – Grundriß der Geschichte“, hrsg. von J. Bleicken, L. Gall, H. Jacobs und J. Kunisch, Band 17, München und Wien 1980, 2. Aufl., S. 82ff und „Fragen an die Deutsche Geschichte – Ideen, Kräfte, Entscheidungen von 1800 bis zur Gegenwart“, Ausstellungskatalog, hrsg. vom Deutschen Bundestag, 12. Aufl., Bonn 1986, S. 317.

8 <http://www.holocaust-chronologie.de/chronologie/1942/februar.html>

9 <http://www.holocaust-chronologie.de/chronologie/1942/maerz.html>

10 Rudolf Menacher: „Unbekannt wohin verzogen“ – Die Deportationen der Juden aus dem Kreis Ahrweiler 1942, in: Heimatjahrbuch des Kreis Ahrweiler 2017, S. 148-154 und

11 Rudolf Menacher und Hans-Ulrich Reiffen: „Weihrauch und Knoblauch – Juden und Christen in Sinzig 1914 – 1992“, Bonn 1996, S. 171.

12 ebenda, S. 172. Zynischerweise wurden die Deportationen im offiziellen Sprachgebrauch und Verwaltungsjargon als „Auswanderung“ verbrämt. Eine andere Form der sprachlichen Bagatellisierung der Deportationen und der industriellen Vernichtung menschlichen Lebens bestand in dem amtlichen und an boshafter Ironie kaum zu überbietenden Vermerk: „Unbekannt verzogen“.

13 So äußerten sich zwei Zeitzeugen und langjährige Eisenbahner des Betriebsdienstes aus dem Kreis der Belegschaft der BEG mehrfach in längeren Gesprächen gegenüber einem der Autoren (Stephan Pauly).



▲ In den Jahren 1925 und 1935 beschaffte die Brohltalbahn insgesamt drei Triebwagen, mit denen der Personenverkehr im Brohltal bis 1961 abgewickelt wurde. Die Aufnahme gibt einen diese Zeit typischen Personenzug der Brohltalbahn wieder, hier in Kempenich. Bild: Hans de Herder



Bericht aus der Werkstatt

▲ Instandhaltungsarbeiten an Diesellok D 5.

Foto: Frank Muth

Diesellok D 5

Anfang Februar wurde der regelmäßige Ölwechsel durchgeführt. Zusätzlich wurden die Luftfilter und Dieselfilter getauscht. Zum Ende der letzten Saison war auch abzusehen, dass die Kühleranlage neu abgedichtet werden muss. Dies wurde nun in Einem mitgemacht.

Dampflok 11sm

Die Lok wartet noch auf ihren Zylinder. Zwischenzeitlich haben wir die verbogene Stange nach Wernigerode gebracht um dort eine neue anfertigen zu lassen.

VT 30

Die ersten Teile der Motoren sind aufgearbeitet nach Brohl zurückgekehrt und eingelagert worden. Für den Zusammenbau und anschließenden Probelauf der Motoren werden diese zur Fa. Motoren Walk nach Köln geliefert. Mitte Februar ging der erste Drehgestellrahmen zum Sandstrahlen und Beschichten. Die beiden zugehörigen Achsen werden befundet und müssen neu bereift werden.

Wagen 32

Die Fenster wurden eingepasst. Anschließend müssen diese jetzt noch zum Wagenkasten hin abgedichtet und richtig verschraubt werden. Als nächstem Schritt geht es an den Fußboden und die Fenstereinfassung von Innen.

◀ Die verbogene Stange der Dampflok 11sm ist zwischenzeitlich nach Wernigerode zur Harzer Schmalspurbahn verbracht worden um dort eine passende neue Stange anfertigen zu lassen. Foto: Frank Muth





▲ Ende Januar sind erste Motorenteile des VT 30, wie hier eine Einspritzpumpe, aufgearbeitet nach Brohl zurückgekehrt.
Foto: Andreas Thiel

Wagen 109

Kurz vor Fertigstellung des Wagens stehen wir vor der Aufgabe, sog. Bogenklammerschrauben zu beschaffen um die restlichen Wandbretter befestigen zu können. Drei Monate nach unserer Anfrage haben wir nun ein Angebot erhalten mit einer Lieferzeit von 12 (!) Monaten. Wir stehen auch mit anderen Museumsbahnen im Kontakt um vielleicht Schrauben zu tauschen oder gemeinsam größere Stückzahlen zu beschaffen.

Normalspurfahrzeuge

An einer der V 60 (360 413-9) führen wir eine Hauptuntersuchung durch. An der V 65 (265 202-2) wurde ein Ölwechsel durchgeführt mit Filterwechsel. Die V 90 (295 049-1) befindet sich im Moment in Hattingen bei der Firma Reuschling. Dort bekommt sie neue Radreifen. Alle weiteren Maschinen laufen klaglos.

Andreas Thiel



◀ Auch Wagen 109 sieht seiner Fertigstellung entgegen, aktuell fehlt allerdings noch Befestigungsmaterial für die weiteren Wandbretter.
Foto: Frank Muth



► Blick auf 360 413, welche sich in Hauptuntersuchung befindet. Das Foto zeigt von vorne den Kühler ohne Kühlerteilblöcke.

Foto: Frank Muth

Neues aus dem Arbeitskreis Archiv

Wie bereits in der zurückliegenden Ausgabe 3 / 2022 angekündigt, wollen wir regelmäßig an dieser Stelle über den Stand des Projekt „Zentralarchiv Vulkan-Express / Brohltalbahn“ berichten.

Nachdem wir im Vorfeld eine Projektbeschreibung und ein Lastenheft er-

stellt hatten, haben wir uns dann mit verschiedenen Institutionen (Kreisarchivar des Kreis Ahrweiler, Bundesarchiv Koblenz, Landesarchiv Koblenz, Beratungsstelle des Landesverband Rheinlands usw.) zum Thema „Einrichtung eines Archivs“ ausgetauscht und

die vorgesehenen Räumlichkeiten in Neuwied besichtigt.

Die vielen sachdienlichen Hinweise und Anregungen wurden dann dankenswerterweise vom Kreisarchivar des Kreises Ahrweiler kanalisiert und schriftlich zusammengefasst, was wir dann als eine



Neue Farbanstriche im Vorraum und im Archivraum 2 erfolgten durch Mohammed.



Wilfried Thelen und Michael Haubner beim Herrichten der Regalzeilen.



▲ Karl-Josef Bell beim Einräumen der 295 Aktenordner aus dem Nachlass von Joachim Jakubowski.



▲ Archivraum 2 mit Regalen und Schubladenschränken für Pläne.

► In der linken Regalwand lagern Akten aus dem Bahnhof Niederzissen, rechts das Material von Joachim Jakobowski, in der Mitte die 255 Aktenkartons aus dem Rathaus Niederzissen. Sämtliches Material bedarf noch der Sichtung, Katalogisierung und Lagerung.

▼ Im Vorraum ist ein Arbeitsplatz eingerichtet worden, der künftig um entsprechende EDV erweitert wird.

Alle Fotos: Toni Hagenkötter



grobe Richtlinie für unseren Projektplan und deren einzelnen Arbeitsschritte z. T. aufgegriffen haben.

In einem ersten Schritt wurden, unter tatkräftiger Hilfe der Vereinskollegen Wilfried Thelen und Karl-Josef Bell, die Räumlichkeiten im Bahnhofsgebäude in Neuwied aufgeräumt, gereinigt und dort lagernde Objekte entsorgt.

Der zweite Schritt beinhaltete die bautechnische und farbliche Herrichtung der Innenräume. Hier wurden u. a. durch die fachmännische Unterstützung des Kollegen Mohammed (gelernter Maler) kleinere Setzrisse verschlossen und sämtliche Räumlichkeiten mit einer neuen weißen Deckenschicht versehen.

In einem dritten Schritt wurde nun von unseren Vereinskollegen Wilfried Thelen, Karl-Josef Bell und Michael Haubner das vorhandene Mobiliar an Aktenschränken und Regalen errichtet, so dass wir in einem vierten Schritt den Umzug der Archivunterlagen aus dem Bahnhof Niederzissen und der Verbandsgemeindeverwaltung Niederzissen am 09. Februar 2023 abschließen konnten.

Die erste Haupträumlichkeit, Archivraum 2, beinhaltet die Regalanlagen sowie die drei großen Schubladenschränke mit den Konstruktionszeichnungen usw.. Der Vorraum bietet zunächst nur einen Schreibtisch und Stuhl für einfache Archivtätigkeiten mit weiteren kleineren Regalflächen. Ein EDV-Arbeitsplatz mit WLAN ist in Planung. Der ehemalige Waschraum, an Archivraum 2 angrenzend, wird im Moment vornehmlich erst einmal als unsortierter Lagerraum Verwendung finden und ist durch eine Tür sauber abgetrennt. Im Archivraum 1 haben wir das komplette Konvolut von Joachim Jakobowski (295 Aktenordner) in der Wandregalzeile als Einheit untergebracht und sortiert. Die restlichen Lagerflächen werden zunächst mit den Aktenordnern usw. aus dem Bahnhof Niederzissen befüllt.

Danach erfolgt in einem fünften Schritt die Bestandsaufnahme an freien Regalflächen, da bei der Verbandsgemeinde Brohltal auch noch fünf Regalreihen an

Akten eingelagert sind, die in die Obhut der Brohltalbahn gehören, wie z. B. die Unterlagen der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft oder gar zu den Grundstückskäufen für die Errichtung der Bahntrassen um 1900. Aber auch sehr alte Personalakten von den Kollegen, die bei den Anfängen der Brohltalbahn zur Garde der ersten Stunde gehörten, sind vorhanden.

Mit der physischen Verbringung und einer sehr groben Vorsortierung der Akten an den zentralen Archivort in Neuwied beginnt die eigentliche Detailarbeit, die Katalogisierung, die in einer ersten groben Auflistung bis zum Jahresende 2023 umgesetzt werden soll.

Hierbei werden unsere Mitglieder des Arbeitskreises Archiv, die beruflich aber auch in der Vergangenheit z. T. täglich mit der Thematik „Archiv“ in Berührung kommen und kamen, ein weiterer Aktivposten sein.

Wer darüber hinaus von unseren Mitgliedern ein Interesse hat, die Geschichte der Brohltalbahn aufzuarbeiten und mit Fotos und Berichten aktiv zu gestalten, der ist jederzeit herzlich willkommen und soll sich bei mir melden. Das mittelfristige Projekt der Digitalisierung wird noch eine sehr spannende Aufgabe sein, zumal in den letzten Jahren die aktive Dokumentation unserer umfangreichen Aktivitäten recht rudimentär war.

Toni Hagenkötter



Blick über den Zaun: Letzte Schwelle der Holzbachtalbahn

▲ Mit der Sanierung der Holzbachtalbahn durch die Lappwaldbahn GmbH ist die Strecke Siershahn – Selters – Altenkirchen wieder durchgängig befahrbar. Foto: Michael Baaden

Nicht der goldene Schienennagel, aber die letzten elf Schwellen wurden am 15. November 2022 am Bahnhof Marienrachdorf vom Gleisbauunternehmen Gleiskraft in die Bahnstrecke Selters – Altenkirchen eingebaut. Im Beisein von ca. 50 geladenen Gästen gab Herr Eberth von der Geschäftsleitung der Lappwaldbahn, der die Bahnstrecke gehört, einen Überblick über ihre Tätigkeiten im Westerwald seit 2017.

Die Lappwaldbahn ist ein Bahnunternehmen aus Oebisfelde bei Wolfsburg, welches Güterverkehr und Bahnstrecken betreibt, u. a. seit 2018 auch die Holzbachtalbahn. Deren damalige Betreiberin, die Westerwaldbahn GmbH auf der Bindweide, verkaufte auf Geheiß ihres Eigentümers Kreis Altenkirchen die 30 km lange Strecke, die mittlerweile komplett neugebaut wurde.

Herr Eberth begrüßte zunächst Herrn Staatssekretär Andy Becht vom Wirtschaftsministerium, den Landrat des Westerwaldkreises Achim Schwickert sowie die Vertreter der bahnaffinen Unternehmen entlang der Strecke und andere Geschäftsfreunde. Sodann gab es eine ausführliche Darstellung der Jahre 2017 bis heute über die Tätigkeiten der Lappwaldbahn, von der ersten Idee bis heute zur letzten Schwelle.

Auch Staatssekretär Becht berichtete aus seinem Ministerium über die Begleitung der Neuherstellung der Bahn beim Pro-

zess der Finanzierung von EU, Bund, Land etc.. Als dritter Redner legte Landrat Schwickert den von ihm ungerne zurückgelegten Weg von Montabaur nach Mainz dar, wie der Westerwaldkreis seine Beteiligung von 1 Mio. Euro ursprünglich auf am Ende 2 Mio. Euro erhöhen musste. In der ihm eigenen launigen Art vermittelte er, dass bei dieser eigentlich Kreisgrenzen übergreifenden Maßnahme ein kommunaler Eigenanteil von 15% der beteiligten Landkreise zu erbringen ist, ohne den die öffentliche Förderung ansonsten nicht stattfinden könne. Nach dem Rückzug der Kreise Altenkirchen und Neuwied stand der Westerwaldkreis mit dem kommunalen Eigenanteil alleine da.

Michael Baaden

Was wurde geleistet?

- ca. 46.000 Schwellen getauscht
- ca. 4 km Schienen gewechselt
- ca. 30 km Schotter ausgetauscht
- auf ca. 25 km gestopft und gerichtet
- 8 Weichen erneuert
- 5 Brücken im Bestand neu gebaut
- 1 Tunnel ertüchtigt
- 7 Durchlässe ertüchtigt
- 5 Bahnübergänge z.T. technisch gesichert

Fahrpreise 2023



▲ An Ostern starten wir wieder in die Sommersaison. Aufgrund stark gestiegener Energiekosten müssen die Fahrpreise 2023 allerdings angehoben werden.

Mit der Saison 2020 haben wir ein neues Fahrpreissystem auf Basis von Tarifzonen eingeführt. Dieses hat den Verkauf von Fahrkarten insbesondere ab den Zwischenstationen deutlich vereinfacht und sich vom Grunde her bewährt.

Nach nun drei Jahren war unsere Betriebs-GmbH, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg massiv gestiegenen Energiepreise gezwungen, die Fahrpreise zur Saison 2023 anzuheben. Die Hin- & Rückfahrt über die Gesamtstrecke kostet damit künftig 17,50 € statt vormals 15,00 €. Die Höhe der Dampfzuschläge bleibt mit 1,00 € pro Tarifzone und Richtung unverändert. Die vollständige Preisliste ist online abrufbar unter www.vulkan-express.de/fahrplan/fahrpreise.

Michael Hergarten

Foto (04. Juni 2020 in Burgbrohl): Britt Byrnes Photography

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS: Wir freuen uns, unser neues Mitglied hier begrüßen zu dürfen:

Rafael Wunderwald, Eppstein

Wir wünschen dem neuen Mitglied, dass es sich in unserer Interessengemeinschaft gut aufgehoben fühlt. Wir würden es besonders begrüßen, wenn weitere Mitglieder sich zur Mitarbeit bei der Erhaltung der Brohltalbahn in unseren Arbeitskreisen entschließen könnten.

Spendenaktion VT 30: Folgender Betrag ist bis zum 31. Januar 2023 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

241.747 €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten ab 50 € Spendenwert im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Zusätzlich übersenden wir Ihnen als Ausdruck unseres Dankes ein attraktives Spendenzertifikat. Hier nun alle Spender bis zum 31. Januar 2023:

Daniel Junghans, Bad Neuenahr-Ahrweiler
Flora-Apotheke / Dr. Helmut Glaubitz, Bonn
Ellen Horn, Kriftel
Peter Wittgens, Bornheim-Waldorf
Bernd Jäger, Rodgau
Bernd Hasbach, Neuwied

Rolf Kleine, Bonn
Michael Haubner, Koblenz
Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH, Brohl
Jürgen Ranger, Fellbach
Hartwig Maassen, Bonn
Jürgen Cadenbach, Mönchengladbach
Ulrich Graffmann, Bonn
René Oelschlägel
Ulrich Schumacher, Bonn
Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn
Sonja Bungert, Mülheim
Frank Lieberwirth, Potsdam
Werner Zink, Bonn
Paul Mandt, Bornheim-Merten
Wilfried Rink, Oberwinter
Tobias Baaden, Dernbach
Ulrich Clees, Bonn
Volkhard Stern, Bonn
Erbengemeinschaft Wilfried Hofacker
Michael Jeub, Niederrissen

Regelmäßig mit einem festen Spendenbetrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen
Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)
Rolf Toonen, Bonn

Tobias Baaden

Weltrekord bei der Rhätischen Bahn

Ein beeindruckendes Ereignis auf Meterspur spielte sich im Herbst in der Schweiz ab: Die Rhätische Bahn (RhB) fuhr am 29. Oktober 2022 auf der Albulastrecke zwischen Preda und dem weltbekannten Landwasserviadukt bei Filisur den längsten Reisezug der Welt. Mehrere tausend Gäste und Bahnfans besuchten den Publikumsevent in Bergün oder positionierten sich entlang der Strecke, um diese einmalige Fahrt mitzuerleben.

Mit 25 vierteiligen Capricorn-Triebzügen fuhr die RhB über die Albulalinie. Der 1.906 Meter lange Rekordzug wurde in der Nacht und am Vormittag im Albulatunnel wie eine Perlenschnur aufgereiht. Anschließend fuhr dieser um 14:20 Uhr mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h in Preda los. Kurz vor 15:30 Uhr hatte der Rekordzug sein Ziel erreicht: die spektakuläre Überquerung des 65 m hohen Landwasserviaduktes. Damit erreichte der Zug ein Highlight der spektakulären Strecke, bevor die Rekordfahrt nach 24,93 km in Alvaneu endete. Dabei wurden 789,4 Höhenmeter bergab überwunden und 48 Brücken sowie 22 Tunnel befahren. Zur Kommunikation zwischen den sieben Lokführern und 21 Technikern an Bord wurde eine fast zwei Kilometer lange Telefonleitung des Zivilschutzes im Zug installiert.

„Nach intensiver Vorbereitung sind wir überglücklich, dass uns dieser Weltrekord geglückt ist. Wir hatten nicht nur in Bergün ein wunderschönes Bahnfest, sondern konnten uns mit dieser Rekordfahrt dank engagierten Partnern und Sponsoren sowie einem unglaublich engagierten Team weltweit als faszinierende und innovative Gebirgsbahn präsentieren“, so Renato Fasciati, Direktor der RhB kurz nach Vollendung des Weltrekords. Das Gelingen des Weltrekords wurde vor Ort von GUINNESS WORLD RECORDS™ offiziell bestätigt. Der Eintrag lautet: „longest narrow gauge passenger train“, also längster schmalspuriger Personenzug.

Wir gratulieren unseren Schweizer Freunden zu diesem einzigartigen Rekord! Die Brohltalbahn hat eine besondere Beziehung zur RhB, befindet sich hier doch die ehemalige Brohltaler Diesellok D4, die eines Tages hoffentlich wieder zwischen Brohl und Engeln unterwegs sein wird.

Michael Hergarten

(nach einer Presseinformation der RhB und auf Anregung von Dieter Hettler)

▼ Der fast zwei Kilometer lange Rekordzug war auf der verschlungenen Streckenführung der Albulabahn auf mehreren Ebenen gleichzeitig zu sehen.

Foto: swiss-image.ch, Philipp Schmidli



Flyer 2023 erschienen

Pünktlich zu unserem ersten Messeauftritt auf der „Reise & Camping“ in Essen sind Mitte Februar unsere aktuellen Infoflyer zur Saison 2023 erschienen. Während das an Gruppen und Reiseveranstalter gerichtete Faltblatt weitestgehend unverändert blieb, kommt der Leporello in einem neuen (alten) Format daher.

Der Leporello hat sich von seiner grundsätzlichen Systematik her bewährt. Kritisiert wurde aber mitunter das kleinere Format, welches zwar handlich war, den

Flyer aber in so mancher Auslagestelle hat „verschwinden“ lassen. Daher haben wir uns entschlossen, den Leporello auf das als „DIN Lang“ bekannte Hochformat umzustellen. Der neu gewonnene Raum wurde anteilig zur Erweiterung unserer Informationen zu Fahrplan und Veranstaltungen, in Teilen aber auch zur Aufnahme von Werbeanzeigen genutzt, die zugleich zur Finanzierung des Flyers beitragen. Bei der Anzeigenauswahl wurde großer Wert darauf gelegt, dass diese inhaltlich auch einen Mehrwert für unsere Fahrgäste bieten,

indem z. B. an der Strecke gelegene Gaststätten beschrieben werden.

Wie üblich, wird der Leporello in diesem Jahr auch wieder in einer englischen Fassung erstellt und zum Herunterladen als PDF angeboten. Nach dem Abklingen der Pandemie und damit hoffentlich steigenden internationalen Besucherzahlen, ist die englische Fassung 2023 auch wieder gedruckt erschienen.

Michael Hergarten