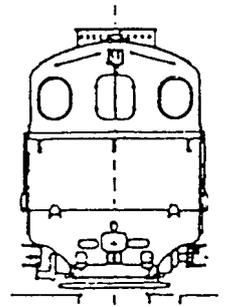


Die Brohltalbahn



Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

23. Jahrgang
Nr. IV / 2011

Ein neuer Blickfang



Seit einigen Monaten grüßt der Vulkan-Express die Verkehrsteilnehmer auf der B 9 (und auch im Zug auf der parallelen DB-Strecke) am nördlichen Ortseingang von Brohl-Lützing mit diesem attraktiv restaurierten Fahrzeug. Nicht-Eingeweihte könnten wegen des angebrachten Spitzenlichtes auf einen Triebwagen tippen. Es handelt sich jedoch hierbei um einen 1929 für die Bayerische Zugspitzbahn gebauten Personenwagen, welcher 1988 zur BEG kam und nun, vor allem wegen fehlender Plattformübergänge, nicht mehr eingesetzt wird. Über die Aufstellung dieses interessanten Fahrzeugs wird in dieser Ausgabe berichtet.

IMPRESSUM:**Herausgeber:**

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.
Sitz: Brohl-Lützing/Rhein
Geschäftsstelle: Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen
Tel. 02636 / 8 03 03; Fax 02636 / 8 01 46
Internet-Adresse: www.vulkan-express.de
e-mail: buero@vulkan-express.de

Verantwortlicher Redakteur:

Karsten Friedrichs, Kastanienweg 39, 53604 Bad Honnef
Tel. 02224 / 4793
e-mail: karsten_friedrichs@web.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Bad Honnef

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
Daniel Brüser, Neuwied
Michael Hergarten, Dortmund
Stefan Raab, Brohl-Lützing
Volkhard Stern, Bonn
Rolf Toonen, Bonn

Mit Bildmaterial unterstützte uns:

Harald Zimmer, Lahnstein

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

45,- Einzelpersonen
20,- Schüler/Studenten/Jugendliche
70,- Familien

Konten der IBS:

Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
Beiträge: Kto.-Nr. 413195
Spenden: Kto.-Nr. 518 548

Satzherstellung und Druckabwicklung:

typeservice – von der Idee zum Druck
Eschenbachstr. 29, 50739 Köln
Tel. 0221 / 3 56 71 27 ; Fax 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Die Ausgabe I/2012 von „Die Brohltalbahn“ erscheint im März 2012.

Redaktionsschluß für die Ausgabe I/2012 ist der 31.01.2012.

Berichte bitte nur als Word-Dokument einreichen. Papierfotos Format 10x15 cm glänzend bzw. Digital-Fotos (mind 300 dpi) per e-mail, mit Anschrift des Autors, bis zum Redaktionsschluß an die Redaktion erbeten.

Titelfoto: Karsten Friedrichs

INHALT:

| | |
|--|-------|
| Impressum | 2 |
| Auf ein Wort | 3 |
| Normalspurverkehre | 4-5 |
| Brohltalbahn bei Facebook | 5 |
| Bericht des Schatzmeisters | 5 |
| Ein Tag bei der Brohltalbahn (6) | 6-9 |
| BÜ im Brohltal damals und heute | 9 |
| Aus dem Betriebsalltag | 10-11 |
| Brohltalbahn im Ahrtal | 12 |

Die in den Artikeln aufgezeigten Meinungen und Ansichten der Autoren entsprechen nicht unbedingt denjenigen der Redaktion bzw. des IBS-Vorstandes.
Die Wahl der Rechtschreibmethode bleibt dem jeweiligen Verfasser überlassen.

TERMINE**Silvesterfahrt 2011**

Um 10:15 Uhr startet der Vulkan-Expreß von Brohl/Rhein in die Eifel. Unterwegs ist für eine Mittagspause gesorgt. Danach findet eine geführte Wanderung durch den Vulkanpark im oberen Brohltal statt. In Oberzissen steigen Sie dem Vulkan-Expreß wieder zu, der Sie nach Brohl/Rhein zurück bringt. Ankunft um 16:00 Uhr. Im Fahrpreis enthalten ist eine kleine Flasche Sekt, Kinder erhalten ein alkoholfreies Getränk.

Fahrpreise: Erwachsene 16,- €
Kinder (6 - 11 Jahre) 6,- €

Winterfahrten am am 15.01. und 29.01.2012 sowie am 12.02. und 26.02.2012

Abfahrt mit dem Vulkan-Expreß um 10:15 Uhr ab Brohl/Rhein durch das Brohltal hinauf nach Engeln. Während der Reise gibt es eine Mittagspause. Nach der Ankunft in Engeln findet eine geführte Wanderung durch das hoffentlich verschneite obere Brohltal oder zum Rodder Maar statt. Anschließend bringt Sie der Vulkan-Expreß wieder zurück nach Brohl/Rhein. Ankunft zwischen 16:00 und 17:00 Uhr.

Fahrpreise: Erwachsene 16,- €
Kinder (6 - 11 Jahre) 6,- €

Frühlingsfahrten am 11. und 25.03.2012

Vom Bahnhof Brohl/Rhein starten wir um 10:15 Uhr unsere Frühlingsfahrten. In Engeln angekommen, besteht die Möglichkeit zum Mittagessen in gemütlicher Atmosphäre. Nach der Stärkung erwartet Sie eine geführte Rundwanderung von Engeln nach Kempenich oder Weibern. Anschließend bringt Sie der Vulkan-Expreß wieder zurück nach Brohl/Rhein. Ankunft zwischen 16:00 und 17:00 Uhr.

Fahrpreise: Erwachsene 16,- €
Kinder (6 - 11 Jahre) 6,- €

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wenn Sie diese Ausgabe in den Händen halten, neigt sich ein für die Brohltalbahn ereignisreiches Jahr dem Ende zu. Viele unserer Zielsetzungen sind erreicht worden, einige Aufgaben harren noch der Realisierung im nächsten Jahr.

Als positive Nachricht ist zu vermelden, dass der Kesselneubau für unsere 11SM gemäß den nach Originalzeichnungen neu erstellten Unterlagen und nach erfolgreicher Warmdruckprobe von allen zuständigen Behörden abgenommen worden ist.

Damit ist nach vielen Schwierigkeiten, wie z. B. der Übersetzung der Kesselunterlagen aus dem Polnischen ins Deutsche oder den zähen Diskussionen über die Höhe der Prüfdrücke, das Schlüsselbauteil endlich fertig.

Allerdings sind beim Gesamtauftragnehmer MALOWA in Klostermansfeld bisher nicht entdeckte Mängel in Form von Maßabweichungen am Rahmen des Vorderwagens aufgetaucht. Die Folge davon ist, dass u. a. die Achsen nicht passen. Der Rahmen muss daher demontiert und gerichtet werden. Es sind außerdem Verstärkungen anzubringen. Möglicherweise

ist ein Neubau des Rahmens erforderlich. Diese ungeplanten Arbeiten sprengen den Kostenrahmen aufs Neue. Daher bitten wir in der Endphase für dieses Projekt nochmals um finanzielle Unterstützung.

Der Fahrgastschwund der letzten Jahre scheint sich nach ersten Analysen 2011 nicht fortgesetzt zu haben. Dazu haben auch Besucher von der nahen BUGA und auch die neu im Programm aufgenommenen und sehr gut frequentierten Frühstücksfahrten beigetragen. Der beispielhafte Einsatz unserer (viel zu wenigen) Aktiven vom Betriebs- und Servicepersonal, die regelmäßig geschult werden, hat dieses alles erst möglich gemacht.

Auch Michael Hergarten hofft als neuer AK-Leiter „Presse und Öffentlichkeitsarbeit“ durch intensive Werbung in den Medien und innovative Ideen zur Attraktivitätssteigerung des Vulkan-Expresß auf weitere Zuwächse. Das größte Pfund haben wir natürlich mit dem Betrieb mit unserer eigenen Dampflok in der Hand.

Nach langen Verhandlungen ist es uns gelungen, die Diesellok D 1 vom Infrastrukturbetreiber in unser Eigentum zu übernehmen. Dieser Akt war wohl auch moralisch mehr als gerechtfertigt, hat doch die IBS für die vor dem Kauf erfolgte Getriebereparatur an dieser für den Be-

trieb notwendigen Maschine einen hohen fünfstelligen Betrag aufwenden müssen.

Unsere V 200 läuft seit der erfolgreichen Getriebereparatur im November 2010 zur vollen Zufriedenheit. Leider sind zwei weitere uns gehörende Triebfahrzeuge immer noch mit Fristablauf abgestellt. Für den VT 30 deutet sich nach der technischen Klärung eine sehr kostenintensive Aufarbeitung an. Neben anderen Maßnahmen müssen wohl zwei der vier Motoren ausgetauscht werden. Die V 65 bleibt außer Betrieb, da die vorliegenden Angebote für eine HU den erwarteten Kostenrahmen weit überschreiten.

Der Phonolith-Güterverkehr auf der Schmalspur läuft 2011 im vorgesehenen Umfang. Sehr hilfreich ist hierfür unsere starke Lok D 5. Über den Güterverkehr auf der Normalspur berichten Stefan Raab und Daniel Brüser in dieser Ausgabe.

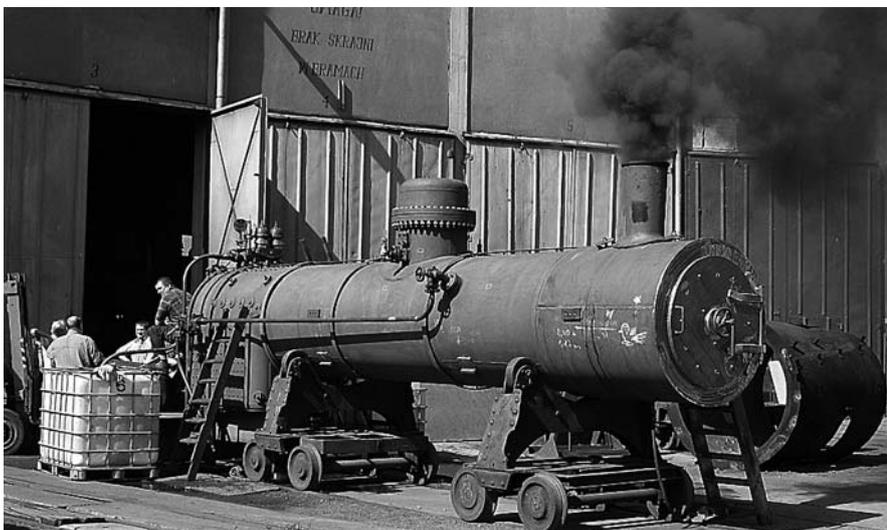
Der auch in diesem Jahr wieder durchgeführte Betrieb des „Ahrbömmel“ war trotz des Einsatzes unseres „Paradepferdes“ V 200 nicht zufriedenstellend. Zumindest gab es gute Motive für die Fotografen. Näheres dazu auf Seite 12.

Die Aktiven der Gleisbaugruppe haben in den abgelaufenen Monaten dieses Jahres wieder viel Arbeit gehabt, um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Bei Redaktionsschluss standen die Gleisbauarbeiten auf 700 m Länge im Bereich Burgbrohl an. Auch 2012 werden diese Brohltalbahner mehr als genug zu tun bekommen.

Ein großer Wunsch von allen Aktiven für das nächste Jahr ist die stärkere Unterstützung ihrer Arbeit durch Freiwillige, und wenn es auch nur ein paar Wochen im Jahr wären.

Ich wünsche allen ein ruhiges und besinnliches Weihnachtsfest und für 2012 alles Gute!

Karsten Friedrichs



Der neue Kessel unter Dampf!

Foto: Harald Zimmer

Normalspurverkehre der Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH

Aluminium

Seit nunmehr 7 Jahren verkehrt unser Aluminiumzug von Koblenz-Lützel nach Voerde am Niederrhein und, nach Beladung in der dortigen Aluminiumhütte, zurück zum Walzwerk in Koblenz-Kesselheim. Zuglok ist zumeist unsere V 200, die D 9. Für die Verkehre haben wir von der VTG sieben Res-Waggons angemietet, die von fünf eigenen K-Wagen ergänzt werden. Nach den Krisenjahren mit merklich weniger Frachtvolumen, verkehrt der Zug recht stabil dreimal pro Woche mit jeweils 300 bis 500 Tonnen Aluminium-Barren oder gelegentlich auch mit kleinformatigeren so genannten Sows oder Linsen.

Lava-Substrat

Fünf Jahre, von 2006 bis 2010, transportierten wir in der Saison März bis November alle zwei Wochen einen im Andernacher Hafen beladenen 450 Tonnen-Schüttgutwagenzug bis nach Köln-Eifeltor für die SBB Cargo Deutschland GmbH. Nach Neuorientierung der SBB Cargo und Gründung der SBB Cargo International, wurden Einzelwagen- und Wagengruppenverkehre in das System „X-Rail“ überführt. Dies bedeutete leider das Aus für die von uns durchgeführten Feederverkehre zum Ende letzten Jahres.

Da der bisherige Spediteur, die Firma Chemoil aus Duisburg, keine Möglichkeit der Fortführung der Verkehre sah, nahmen wir Kontakt mit dem Verloader aus Urmitz auf. Verschiedene Möglichkeiten der Bahntransporte wurden gemeinsam geprüft, da das Material weiterhin beim Kunden in Rotkreuz in der Schweiz benötigt wird und, mit Einstellung der Verkehre im vergangenen Jahr, diese nun recht teuer mit dem Lkw ins Land der Eidgenossen transportiert werden.

Letztlich konnten wir in Zusammenarbeit mit DB Schenker Rail Deutschland ein günstiges Angebot vorlegen, welches auf einer Beladung der Waggons im Brohler Hafen basiert. Nach

einem ersten Probetransport im Juli dieses Jahres mit 900 Tonnen, verkehrte vor einigen Tagen der erste reguläre Ganzzug von Brohl/Hafen nach Rotkreuz unter unserer Regie. Die Leerwagen werden von uns von der DB in Andernach übernommen, in Brohl beladen und in drei Gruppen nach Andernach zurück gebracht. Die DB stellt sich dann den 18-Wagen-Ganzzug zusammen, der anschließend in die Schweiz gebracht wird. Somit konnten wir den Verkehr auf der Schiene halten und, nach einigen Spotverkehren in den vergangenen Jahren, eine regelmäßige Leistung für die Brohler Hafeneisenbahn gewinnen.

Zement

Seit Mai dieses Jahres erledigen wir für die Neusser Eisenbahn die Rangierverkehre zwischen dem Bahnhof Neuwied und dem etwa drei km entfernten Zementwerk der Firma Dyckerhoff. Dafür haben wir die D 6 (V 60) in Neuwied fest stationiert. Meist fahren wir dreimal pro Woche ab dem Bahnhof Neuwied über die lange Anschlussbahn am Stadtrand von Neuwied, holen Leerwagen im Werk ab und stellen die vollen Wagen zu, welche in der Nacht zuvor Neuwied erreicht haben.

Papier

Für die SNCF-Fret bzw. deren Tochterunternehmen Captrain, fahren wir seit Anfang dieses Jahres zweimal pro Woche einen Umlauf über die reizvolle Lahntalbahn von Koblenz-Mosel nach Limburg bis zu einem Anschlussgleis in Diez. Das Captrain-Unternehmen Bayerische Cargobahn (unser Auftraggeber) hat für die Verkehre ein Gleis in Koblenz-Mosel angemietet, wo volle Waggons zur Übergabe aus dem Fernzug nach Frankreich an uns übergeben werden. Ebenso stellen wir dort die in Limburg bzw. Diez geleerten (oder teils auch wieder beladenen) Wagen zur Abholung in Richtung Skandinavien wieder ab. Für die Verkehre haben wir von der DGEG

deren Lok 211 200 fest angemietet, die außerhalb der Verkehrszeiten auf einem bei der Trans-Regio angemieteten Gleis hinterm Zaun sicher abgestellt steht.

Öl

Für die CTL, Berlin rangieren wir gelegentlich Ganzzüge vom Bahnhof Bendorf bis in den Hafen Bendorf zur Firma Oiltanking. Die Züge verkehren im Spotverkehr, so dass es vorkommen kann, dass in einem Monat acht Züge verkehren – in anderen wiederum nur einer oder sogar gar keiner. Seit Aufnahme der Zementverkehre verwenden wir für die Zustellungen unsere D 6, die V 60, von Neuwied aus. Führt der Rhein Niedrigwasser oder Hochwasser, verkehren die Züge häufiger, bei normalem Wasserstand recht selten.

Container mit Kfz-Ersatzteilen

Ein nach wie vor treuer Kunde sitzt im Güterbahnhof von Bonn-Beuel, die Firma VW Entfallteiledienst Gutsche (nicht Ersatzteile). Etwa ein bis zweimal im Monat bringen wir vom Containerterminal Koblenz, welches direkt neben dem Alu-Walzwerk liegt, einen Container in unserem Aluzug mit nach Beuel. Auf dem Rückweg von Voerde holen wir den an der Rampe des Güterbahnhofes entladenen Container wieder ab. Ein nettes Zubrot im Alu-umlauf, bei welchem uns die Stadtwerke Koblenz mit den Rangierarbeiten im Koblenzer Hafen unterstützen.

In einer „normalen“ Woche verkehren derzeit also montags, mittwochs und freitags der Aluminiumzug mit der V 200, während dienstags und donnerstags Zement mit V 60 und Papier mit V 100 gefahren werden. Samstags ist dann noch mal die V 60 mit Zement dran. Öl und Lava-Substrat werden in Absprache mit unseren Auftraggebern situativ nach Bedarf mit der jeweils freien Normalspur-Lokomotive gefahren. Bei den Lava-Substrat-Verkehren kann man zudem den für uns Eisenbahnfreunde interessanten Dreischienenverkehr mit einer unserer Schmalspur-O&K-Loks beobachten.

Stefan Raab



**Brohltalbahn
jetzt auch bei**



Wir gehen mit der Zeit! Seit Ende September sind wir nun als „Brohltalbahn/Vulkan-Expreß“ im Online-Netzwerk „Facebook“ vertreten.

Die Plattform wird weltweit von Millionen Menschen genutzt, um sich auf privaten Profilen mit Freunden, Bekannten (und solchen die es werden wollen) zu vernetzen, Informationen auszutauschen, zu chatten oder Fotos und Videos zu zeigen und zu diskutieren.

Auch Firmen und Vereine können ein Profil anlegen und über den inzwischen allseits bekannten „Gefällt mir“-Button auf der eigenen Homepage sogenannte Fans gewinnen. Kurzfristig, schnell und topaktuell können so Neuigkeiten aus dem Unternehmen und dem Verein veröffentlicht und diskutiert werden.

Der Vernetzungseffekt und damit die Werbewirkung sind enorm, denn jeder „Fan“ erhält die Meldungen auf seiner Startseite angezeigt. Kommentiert er die Meldung, so wird sie sofort auch für alle seine in der Regel über 100 „Freunde“ sichtbar. Wer will, kann also direkt öffentlich einsehbar mit uns in Kontakt treten und bekommt in der Regel innerhalb kurzer Zeit eine Antwort. Simeon Langenbahn hat sich dankenswerterweise bereit erklärt, mich bei der regelmäßigen Kundeninformation auf diesem Wege zu unterstützen.

Daher: teilt uns mit, was ihr in Brohl Schönes erreicht habt! Sei es der Austausch von 50 Schwellen, neue Blumen am Treppenaufgang oder die abgeschlossene Hauptuntersuchung eines Waggons –

gerne auch mit Fotos. Wir funken die Meldung in die Welt hinaus, damit auch jeder sieht, was wir im Brohltal auf die Beine stellen!

Zu finden sind wir bei Facebook über die Suche unter „Brohltalbahn / Vulkan-Expreß“ oder dem Link

<https://www.facebook.com/pages/Brohltalbahn-Vulkan-Expreß/226169870775349>

In Kürze wird auch unsere Webseite www.brohltalbahn.de einen direkten Link zu unserer Facebook-Seite erhalten.

Michael Hergarten
(Kontakt: presse@brohltalbahn.de)

Bericht des Schatzmeisters

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bis zum 31.10.2011 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 319.345,-

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann.

Für Spenden ab € 50,- erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31.10.2011:

Hans Josef Merzbach, Bonn

**Michael Baaden,
Ransbach-Baumbach**

Karsten Friedrichs, Bad Honnef

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Norbert Reppelmund, Bonn

Dr. Ulrich Hauth, Koblenz

Ursula Breuer, Burgbrohl

David Reiss, Köln

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

**Stephan Bläsner,
Höhr-Grenzhausen**

Hartmut Halm, Aachen

**Hans-Hermann Kleinespel,
Mülheim (Ruhr)**

Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl

Friedrich Kernchen, Köln

Bitte spenden auch Sie für unsere Lok 11sm!

Tobias Baaden



Am 15.10.2011 war 01 1075 der Stoomstichting Nederland mit einem Sonderzug im Ahrtal. Zur Ergänzung der Vorräte fuhr sie nach Brohl in den Umladebahnhof. Foto: Volkhard Stern

Ein Tag bei der Brohltalbahn (Teil 6)

Neues aus Brohl

Heute möchte ich über einen Besuch bei der Brohltalbahn aus einem besonderen Anlass berichten. Am 31. August ging es darum, den frisch renovierten „Zugspitzbahn-Wagen“ an seinen neuen Standort zu bringen, nämlich auf das letzte Stück des ehemaligen Bunkergleises im Hafen.

Hier steht er seither als sehr gut sichtbarer Blickfang direkt neben der Bundesstraße 9 und damit auch unweit der linken Rheinstraße der DB (Bild 1). Auch vom Schiff und sogar von der gegenüberliegenden Flussseite ist er gut zu erkennen. Damit weist der an sehr exponierter

Vakuumbremsanlage, welche bei allen anderen verwendeten Fahrzeugen nunmehr vollständig von der Druckluftbremse abgelöst wurde und anderer Details, wäre eine Umrüstung des Zugspitzbahn-Wagens sehr aufwändig geworden und hätte sich nicht gelohnt. Seit ein paar Jahren stand der Wagen daher ziemlich verloren auf Gleis 5 im Personenbahnhof und hatte bereits eine dicke Moosschicht angesetzt, auf der sich inzwischen auch allerlei anderes Grünzeug breit gemacht hatte.

Als ich am Morgen in Brohl eintraffe, steht der (äußerlich) frisch re-

novierte Wagen bereits im unteren Hafengleis. In den letzten Wochen zuvor war das Dach neu abgedichtet und versiegelt worden, und das Äußere hat einen Anstrich nach dem neuen Farbschema rot-beige bekommen.

Obwohl der Wagen zuvor mit seinem Bewuchs äußerlich einen heruntergekommenen Eindruck machte, war er noch in einem recht ordentlichen Zustand; kaum Rost, kaum rostanfällige Ecken, keine schweren Mängel. Kurzum, der Wagen ist auch deswegen besonders geeignet, langfristig als Ausstellungsstück zu dienen.

Die neue Aufschrift, so erzählt mir Thomas Kraft, habe man kostengünstig selbst ausgedruckt, wobei allerdings auf Sonderzeichen verzichtet werden musste (für mich kein Drama); einen Anti-Graffiti-Schutz hat man dem Wagen auch gegönnt, obwohl er am Ende des Bunkergleises schwer zugänglich und vor Sprayern recht gut geschützt ist (Bild 2). Ein Graffiti-Schmierer müsste schon schwindelfrei sein und über gute Kletterkünste verfügen, um das an im wahrsten Sinne des Wortes „herausragender Stelle“ platzierte Schmuckstück zu erreichen.



Bild 1

Stelle platzierte Wagen nun „ganz beiläufig“ auf die nahe liegende Attraktion „Vulkan-Expreß“ hin.

Der Hintergrund zu der sehr pfiifigen Idee von Stefan Raab ist der, dass der Zugspitzbahn-Wagen schon vor über 20 Jahren im Tausch gegen einen nicht mehr benötigten Güterwagen angeschafft wurde. Nach seinem Fristablauf vor einigen Jahren kam er nicht mehr zum Einsatz, zumal schließlich doch besser geeignete Wagen aus der Schweiz günstig erworben werden konnten. Wegen fehlender Wagenübergänge und der noch vorhandenen



Bild 2

Da vom alten Bunkergleis nur noch das letzte Stück erhalten ist, wundern sich viele Beobachter, wie der Wagen an seinen neuen Platz gekommen ist. Das Geheimnis will ich nunmehr lüften. Der Hafenbesitzer und Kooperationspartner der Brohltalbahn (BE), die Firma Meier, hat einen großen mobilen Kran im Hafen, der seit einigen Jahren für alle Umladearbeiten benutzt wird, auch für die Lavasplitt-Verladung (über die ich an anderer Stelle berichten werde), denn die zwei alten BE-Kräne sind inzwischen abgerissen worden. Von den fleißigen Brohltalbahnern entsprechend vorbereitet, wird der neue Ausstellungswagen vom Kran an den Harken genommen (Bild 3).

Mit großer Professionalität gelingt es dem Kranführer, Meier Junior, die unhandliche Fracht mit Hilfe der Brohltalbahnern überraschend schnell an der richtigen Stelle zu platzieren (Bild 4). Ich beobachte das Spektakel von erhöhter Position und bin erstaunt, wie reibungslos und präzise das Umsetzen erfolgt. Kurz danach wird das Gestrüpp entfernt, und das neue Schmuckstück ist nun ungehindert in seiner ganzen Pracht zu bewundern (Bild 5). Eine schöne, neue Attraktion und gute Werbung für den Vulkan-Expreß.

Beim anschließenden Besuch in der Werkstatt erfahre ich von Stefan Raab einiges mehr über das BE-Farbschema. Er erklärt mir, dass der Fahrzeugbestand aus den in den letzten Jahren erworbenen 4-achsigen Schweizer Wagen Zug um Zug aufgearbeitet und im neueren Schema rot-beige lackiert wird. Bald sei man damit durch, so Stefan, und dann sei es mit dem „bunten Wagenpark“ vorbei, der schon mal als „Kirmeszug“ verulkt wurde. Diese Verunglimpfung finde ich unfair. Ich kann mir in der Werkstatt ein Bild davon machen, wie aufwändig es ist, die Schweizer Wagen umzurüsten und für die Brohltalbahn aufzuarbeiten, während gleichzeitig noch alle anderen Aufgaben zu bewälti-



Bilder 3 (oben) bis 5 (unten)

gen sind, die in einer Bahn-Werkstatt nun mal so anfallen. Das dauert halt alles seine Zeit. Die Loks und die Wagen des klassischen Vulkan-Expresß VB 50 und 451 behalten die traditionelle Lackierung der Brohltalbahn, grün-beige, während die Packwagen (117 und 118) und die beiden „Inselbahnwagen“ (31 und 32 sowie der Wagen 51) ganz im Kleinbahn-typischen Grün bleiben. Das Farbschema gefällt mir und die Einteilung leuchtet mir ein. Die grün verbleibenden Wagen würden gut zur Dampflok 11SM passen, denke ich mir, da diese in Aufarbeitung befindliche Brohltalbahn-Lok in ihren letzten Betriebsjahren ja auch dunkelgrün lackiert war. Da die Anpassungsarbeiten bald beendet sein dürften, wird die Brohltalbahn in nicht zu ferner Zukunft ein einheitlicheres Bild vermitteln und die Kritik am bisherigen „bunten“ Erscheinungsbild keine Grundlage mehr haben.

Bei der Gelegenheit schaue ich mich noch ein wenig in der Werkstatt um und stelle fest, dass hier an einigen Projekten gearbeitet wird, von denen man als Außenstehender normalerweise wenig erfährt. So wird gerade einer der alten Phono-lith-Wagen zum Schotterwagen umgerüstet; er war mit den anderen verkauften Wagen nach Rumänien geschickt und dort umgerüstet worden. Nun verfügt er über eine dosierbare Schotter-Entladevorrichtung und eine neue Druckluftbremse. Leider hatte der Wagen in den letzten Jahren kräftig Rost angesetzt, so dass umfangreiche Sanierungsarbeiten nötig wurden. Der neue Schotterwagen wird dem Arbeitskreis Gleisbau künftig eine große Hilfe sein (Bild 6).

Die Stützmauer vor dem Lokschuppen war in letzter Zeit auch marode geworden und musste ebenfalls saniert werden. Zu diesem Zweck wurde das alte Gemäuer fotografiert, Stein für Stein nummeriert, abgetragen und nach Anlage einer neuen Drainage Schritt für Schritt wieder im Ursprungszustand



Bilder 6 (oben) bis 8 (unten)

aufgemauert. Für Außenstehende ist kaum erkennbar, wie viel Arbeit das macht (Bild 7).

Dann begeben sich zur Wagenhalle; mir fällt auf, dass die völlig heruntergekommenen Gleise

und Weichen davor teilweise erneuert wurden.

Von Frank Muth erfahre ich, dass man diese im alten Stil wieder hergerichtet hat. Die Schienen sind zum Teil wieder mit Nägeln an den

Schwellen befestigt worden. Während die Schwellen der Weichen neu sind, hat man beim übrigen Material auf alte Schienen, Schwellen und eine historische Stelleinrichtung zurückgegriffen. Dabei wurden auch Schwellen aus dem Jahr 1898 wiederverwendet, also aus der Vor-Gründerzeit der Brohltalbahn.

Auch bei der Errichtung der Brohltalbahn hat man offensichtlich schon „Recycling“ betrieben, allerdings ohne es so zu nennen. Mir gefällt diese „historische Rekonstruktion“, bei der zahlreiche freiwillige Helfer mitgemacht haben. Die restlichen Arbeiten sollen bald folgen; neue „helfende Hände“ sind dazu herzlich willkommen.

Zuletzt schaue ich mich in der Wagenhalle um (Bild 8). Diese war in den letzten Jahren maßgeblich vom leider viel zu früh verstorbenen Kurt Weiland zusammen mit Thomas Bickenbach wiederaufgebaut worden und macht äußerlich nach wie vor (wieder) einen prächtigen Eindruck. Innen bleibt allerdings viel zu tun (Verputzen, Gleisbau etc.). Andreas Thiel, ein Freiwilliger, der hier besonders engagiert ist, erklärt mir, dass sich die ehrenamtlich Aktiven immer dienstags um 17.00 Uhr treffen, um die Wagenhalle weiter auf Vordermann zu bringen.

Auch der alte Güterwagen Nr. 109 wird von diesem Team wieder aufgebaut. Wer Interesse an einer Mitarbeit hat, kann jederzeit dazu kommen und ist herzlich willkommen.

Damit endet mein Besuch bei der Brohltalbahn. Voller Eindrücke und in der Gewissheit, dass sich auch hinter den Kulissen einiges tut, fahre ich zurück nach Bonn. Ich hoffe, der kleine Bericht über die Aktivitäten aus dem Bereich der Werkstatt hat gefallen.

Text u. Fotos 1-3, 6-8: **Rolf Toonen**

Fotos 4 u. 5: **Volkhard Stern**

Rückmeldungen wie immer gerne unter: rolf.toonen@web.de

Damals und heute: BÜ im Brohltal

Ein Bahnübergang im Brohltal führt uns vor Augen, was sich im Laufe der Jahrzehnte verändert hat und was nicht. Der BÜ an der Bundesstraße 412 zwischen Brohl-Lützing und Burgbrohl liegt am Streckenkilometer 2 der Brohltal-Eisenbahn. Im Jahr 1964 drückte Franz Konrad von der Berswordt auf den Auslöser, als Dampflok I (Krauss, 1930, Eh2t) ihm an dieser Stelle begegnete.

Den gleichen Fotostandpunkt wählte Volkhard Stern am 21. August 2011. Diesmal kam Diesellok D 5 (Henschel, 1966) mit dem Vulkan-Express des Weges. Erfreulich

zunächst, dass die Gleise fast 50 Jahre später überhaupt noch existieren, was durchaus nicht selbstverständlich ist. Die Straßenlage ist deutlich verbessert, eine Lichtsignalanlage wurde installiert. Ansonsten hat sich nicht allzu viel verändert.

Nur die Automodelle von damals gibt es allenfalls noch als Oldtimer, und Dampflok I hauchte Mitte 1965 ihr Leben aus. Dafür verfügt die Brohltalbahn nun über eine kräftige Dieselmotorschleife, die 1998 aus Nordspanien importiert und aufwändig den hiesigen Erfordernissen angepasst wurde.

Volkhard Stern



Aus dem Betriebsalltag – V 60 bei der Bedienung des Werkanschlusses Dyckerhoff

Am 04. Juni 2011 begab ich mich zu einer Führerstandsmitfahrt auf der V 60 (360 573). Zweck der Fahrt war die Bedienung des Anschlusses der Firma Dyckerhoff in Neuwied. Diese Fahrten werden seit kurzem immer dienstags, donnerstags und samstags von der Brohltalbahn getätigt. Morgens um 7:30 Uhr trafen wir uns im Bahnhof Neuwied an der Lok (Bild 1) und eine viertel Stunde später ging es dann los.

Zuerst fuhren wir nur zum Werkbahnhof Dyckerhoff (Bild 2), um dort die leeren Wagen, welche in

drei Gruppen abgestellt waren, zusammen zu rangieren (Bild 3). Anschließend ging es zurück zum Bahnhof Neuwied, um die Wagen dort abzustellen. Nachdem die Wagen abgestellt waren, wurden im Bahnhof die beladenden Wagen an den Zughaken genommen.

Glücklicherweise ließ uns der Fahrdienstleiter vor dem VIAS aus Frankfurt rangieren, so dass wir ohne große Wartezeit mit den beladenen Wagen in das Anschlussgleis fahren konnten. Unser Glück war der Fahrgäste des VIAS Leid, da dieser durch unsere Rangierarbeit mit

zwei Minuten Verspätung am Bahnsteig eintraf. Die beladenen Wagen wurden auf das Firmengelände gedrückt (Bild 4), da es auf dem Gelände keine Möglichkeit zum Umsetzen gibt.

Es war notwendig, dass sich auf dem ersten Wagen ein Rangierer befand, denn auf der Fahrt zum Firmengelände der Firma Dyckerhoff mussten mehrere Bahnübergänge befahren werden. Auf dem Anschlussgleis gibt es insgesamt vier Bahnübergänge. Davon ist der Bahnübergang an der Engerser Landstraße mit einer von Hand zu



Bilder 1 (oben) und 2

Bilder 3 (oben) und 4



Bilder 5 (oben li.), 6 (oben re.) und 7 (unten)



bedienenden Schranke versehen (Bild 5), diese Schranke macht noch die typischen Bimmelgeräusche, die beim Herunterkurbeln entstehen.

Die anderen Bahnübergänge müssen per Postensicherung gesichert werden, wie an der Hafenstraße (Bild 6). Die beladenen Wagen wurden in zwei Fahrten in das Betriebsgelände gedrückt und dort in drei Wagengruppen abgestellt, diese werden dann von der Werklok (Bild 7) der Firma Dyckerhoff im Betriebsgelände rangiert, damit diese entladen werden können.

Bei der Werklok handelt es sich um eine Diesellok der Firma Krauss-Maffei mit der Fabriknummer 19404, Baujahr 1969. Ausgeliefert wurde sie an LMG-Leichtmetall GmbH in Essen, danach tat sie ihren Dienst bei den Stadtwerken Essen auf der Hafenbahn. Sie befindet sich seit dem 26. August 1992 bei der Firma Dyckerhoff.

Danach ging es mit der V 60 wieder zurück zum Bahnhof Neuwied. Dort verließ ich nach dreieinhalb Stunden die Lok, diese fuhr dann weiter nach Remagen.

Text und Fotos: **Daniel Brüser**



Der Winter steht vor der Tür! **Volkhard Stern** gelang das stimmungsvolle Bild mit Lok D 5 im letzten Winter bei Niederzissen. Vielleicht gibt es ja schon Schnee über den Jahreswechsel?

Brohltalbahn im Ahrtal

Auch in diesem Jahr fuhr die Brohltalbahn wieder im Ahrtal. Am 21. und 28. August wurden die Fahrten bei durchwachsenem Wetter mit sommerlichen Temperaturen von über 32 Grad mit der V 200 und zwei Personenwagen durchgeführt. Der Zug kam morgens aus Koblenz, da die Lok dort bei den Stadtwerken abgestellt war. Der Autor stieg in Andernach zu. Wie auch in den vergangenen Jahren war es dieses Jahr wieder meine Aufgabe, die Fahrkarten zu verkaufen und zu kontrollieren. Pünktlich ging es morgens von Andernach nach Remagen. Dort wurde dann die Lok umgesetzt. In der Zwischenzeit stiegen die "Freunde der Ahrtalbahn" zu, die sich um das leibliche Wohl der Fahrgäste kümmerten.

Nachdem die Lok umgesetzt hatte, ging die Fahrt um 10:38 Uhr weiter ins Ahrtal. Ziel des Zuges war das 26,7 km entfernte Kreuzberg (Ahr). Während der Fahrt stiegen unterwegs Fahrgäste zu und andere wieder aus, so dass für das Zugpersonal genug zu tun war. Nach Halten in Bad Bodendorf, Heimersheim, Bad Neuenahr, Ahrweiler, Ahrweiler Markt und Walporzheim folgte in Dernau eine Zugkreuzung mit der Regionalbahn nach Bonn Hbf, hier stieg auch die Weinkönigin zu.

Nach der Kreuzung ging die Fahrt über Rech, Mayschoß und Altenahr weiter nach Kreuzberg. Zwischen Rech und Mayschoß wurde der Saufenburger Tunnel (219 m) durchfahren, danach die Tunnel Laacher (384 m), Reimerzhoven (156 m), Krähhardt (89 m) und Engelslay (66 m) zwischen Mayschoß und Altenahr. In Kreuzberg angekommen, verließen die Fahrgäste den Zug und die Lok wurde umgesetzt. Es kreuzte zwei Mal die Regionalbahn nach und von Ahrbrück, die von dort wieder nach Bonn Hbf fährt.



Der „Ahrbömmel“ bei Bad Bodendorf (oben), in Kreuzberg (Mitte) und in Andernach

Um 12:22 Uhr begann die Rückfahrt nach Remagen, das nach 57 Minuten erreicht wurde. Es erfolgten dann noch zwei weitere Fahrten nach Kreuzberg (Ahr); die letzte führte von Remagen aus weiter nach Andernach, wo der Autor

dann um 20:05 Uhr wieder ausstieg. Der leere Zug fuhr wieder nach Koblenz zu den Stadtwerken zurück.

Text u. Foto unten: **Daniel Brüser**
sonstige Fotos: **Volkhard Stern**