

Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort/Termine	2	Seilbahnen im oberen Brohltal (Teil 1)	14
Diesellok D4 wieder in Brohl	3	Bildvergleich Weibern Pbf	20
Prüfung der BEG-Infrastruktur durch die LEA	8	Neues aus dem Archiv	21
Übernahme von Kandelium-Werkslok	9	Werkstattbericht	22
Güterverkehr im Brohltal zurück auf der Schiene	10	D5 mit Normalspurwagen auf der Hafensbahn	23
Einfahrtsignale Niederzissen	11	Bericht des Schatzmeisters	23
Besuch im Brohltal 1964	11	Neues Winterkonzept kommt an	24

| Grußwort

Liebe Freunde und Förderer unserer Brohltalbahn,
liebe Leser und Leserinnen,

am 17. November 2023 war es endlich soweit! Lange und sehnsüchtig erwartet, traf Punkt 06:00 Uhr in aller Frühe und noch in völliger Dunkelheit ein 90-Tonnen-Schwerlasttransport am Umladebahnhof unserer Brohltalbahn in Brohl ein, der aus der Schweiz kommend, eine wertvolle Fracht trug: unsere ungeduldig erwartete Diesellok D4! Schon bei der Ankunft war für alle Anwesenden gut erkennbar, in welch hervorragendem Zustand unsere geschätzten Schweizer Kollegen die Maschine abgegeben haben! Die Freude über die Rückkehrerin war und ist bei uns allen immer noch anhaltend groß!

Den Transport selbst, die sich anschließenden technischen Anpassungsarbeiten an der Lokomotive sowie die erste Lastprobefahrt am 02. März 2024 bis zum Bahnhof Burgbrohl wurde an drei Drehtagen von der selbst sehr begeisterten SWR-Redakteurin Rosetta Reina und ihrem sehr (!) engagierten Team filmisch begleitet. Der Südwest-Rundfunk (SWR) hat den daraus entwickelten, 15-minütigen wunderschönen Dokumentarfilm in der Landesschau veröffentlicht und mittlerweile auch bei YouTube im Internet online gestellt. In kürzester Zeit hatte die Doku dort über 100.000 Zugriffe. Kann man sich eine bessere Werbung für unsere Brohltalbahn wünschen? Riesiger Dank an Frau Reina und ihr Team!

Wer bislang keine Gelegenheit hatte, sich die sehr gelungene SWR-Dokumentation anzuschauen, oder ggf. bislang keine Kenntnis von diesem Ereignis hatte, der sei auf folgenden Link verwiesen:

<https://www.youtube.com/watch?v=WJJeIsT4DQA8>

Unbedingt anschauen, es lohnt sich sehr!

Es sei mir an dieser Stelle erlaubt, stellvertretend für alle, die an der Rückkehr der D4 mitgewirkt haben, folgende Kollegen besonders zu erwähnen: Stefan Raab, unser Geschäftsführer, der sich unablässig über viele Jahre hinweg unermüdlich bei der Rhätischen Bahn für den Rückverkauf einsetzte sowie Andreas Thiel und Frank Muth, die mit den Kollegen der Werkstatt in vielen Arbeitsstunden die Maschine für die Lastprobefahrten fahrtüchtig machten. Allen Beteiligten sei ein herzliches „Vergelt's Gott“ zugerufen!

Herzlichen Dank auch an unseren Chefredakteur Michael Hergarten, der mit den Autoren dieser Ausgabe erneut eine spannende Lektüre – hier sei besonders der erste Teil des interessanten Aufsatzes von Volkhard Stern zu den Steinbruch-Seilbahnen im Brohltal erwähnt – erstellt haben.

Ihnen, liebe Leser und Leserinnen, wünsche ich zu Beginn des Frühjahres alles Gute, Gesundheit und ich freue mich auf ein baldiges Wiedersehen mit Ihnen im Brohltal,

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
Internet: www.vulkan-express.de
E-Mail: ibs@vulkan-express.de
Facebook: Brohltalbahn / Vulkan-Exprefß

Verantwortlicher Redakteur:

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

Satz, 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 / 2024: 01. Mai 2024

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

Titelbild: Am 02. März 2024 hat die Diesellok D4 ihre erste Lastprobefahrt erfolgreich bestanden. Hier ist der Zug auf dem Tönissteiner Viadukt kurz vor der Einfahrt in den Tunnel zu sehen.

Foto: Albert Lehmann

Sonderfahrten / Termine

11. Mai & 01. Juni: Eifeler Bauernfrühstück

25. Mai: Abendfahrt Gin-Event

08. Juni: Aktiventag zur Mitgliederwerbung

19. Juni: Mit dem Zug zum Lunch

29. Juni: Zusätzlicher Dampfbetrieb mit
Beförderung historischer Motorräder

10.-14. Oktober: Studienreise nach Frankreich



Diesellok D4 wieder in Brohl

▲ Erste Schritte auf bekannten Gleisen: Wieder „aufgetaucht“ ist Diesellok D4, die nach 36 Jahren ihren Weg zurück zur Brohltalbahn fand und hier auf einer ihrer ersten Test- und Lastprobefahrten am 02. März 2024 den Tönissteiner Tunnel verlässt. Foto: Albert Lehmann

Am Freitag, den 17. November 2023 wurde der Traum vieler IBS-Aktiven und Freunde der Brohltalbahn wahr: Die in Heft 4/2023 umfangreich beschriebene Rückkehr unserer Diesellok D4 wurde konkret!

Die Verladung der Lok auf dem Gelände der Rhätischen Bahn (RhB) in Landquart hatte sich am Mittwoch zuvor noch leicht verzögert, wodurch sich die ursprünglich bereits für Donnerstag anberaumte Anlieferung der Lok in Brohl um ca. 24 Stunden verzögerte. Der Schwertransport konnte schließlich nur nachts verkehren und schaffte es am Mittwoch schlicht nicht mehr weit genug nach Norden. Die Fahrt musste daher bei Mannheim unterbrochen werden. Doch nach der Weiterfahrt in der Folgenacht war es im Morgengrauen des 17. November soweit: Gegen 06:00 Uhr morgens bog der Tieflader der Fa. Hack aus Neuwied auf den Umladebahnhof in Brohl ein – Lok D4 war wieder zu Hause.

Mit Beginn der Morgendämmerung begann die Fa. Hack mit der Aufstellung zweier Autokräne, um die Lok vom Tieflader auf die Brohler Gleise zu heben. Dies erfolgte nach sorgfältiger

Vorbereitung des Transportgeschirrs im Anschluss komplikationsfrei. Unter dem Applaus der zahlreich angereisten Eisenbahnfans und unter den Augen der Presse- und TV-Berichterstatter wurde die Lok nach 36 Jahren in der Schweiz wieder auf heimische Gleise gesetzt! Ein wahrlich bewegender Moment – insbesondere für jene unter uns, die seinerzeit den Abtransport der Lokomotive erleben mussten.

Mit Hilfe der D1 und des noch nicht umgebauten und daher noch mit der Schweizer Pufferhöhe kompatiblen Personenwagens der Misoxerbahn wurde die Lok im Anschluss einige

Meter bis zu einem vorhandenen Stromanschluss vorgezogen. Dies ermöglichte, die Lok etwa 30 Minuten lang vorzuheizen und sie im Anschluss zu starten.

Da unsere normalspurige 218 gerade im Umladebahnhof weilte, nutzten wir die Gelegenheit, beide Loks direkt einmal nebeneinander aufzustellen, was die zahlreichen Fotografen dankend annahmen. Ein besonderes Highlight für diese war dann kurz darauf die direkte Gegenüberstellung der 218 mit der schmalspurigen D5, wodurch die Unterschiede – nicht nur in der Größe – direkt ins Auge fielen.



▲ Im Morgengrauen des 17. Novembers 2023 biegt der Tieflader mit Lok D4 in Richtung Umladebahnhof Brohl ein. Foto: Rüdiger Balhar

Die Überführung der D4 in den Brohler Lokschuppen erfolgte im Anschluss aus eigener Kraft, womit die Lok zu den ersten wieder über die kurz zuvor installierte DB-Brücke gerollten Fahrzeugen gehört. Nach einem kurzen Halt im Bahnhof Brohl BE wurde die Lok in der ehemaligen Wagenhalle auf Gleis 10 geschützt abgestellt.

In den Folgewochen sind erste Arbeiten zur Anpassung der Lokomotive an die Normalien der Brohltalbahn erfolgt. So musste – neben einigen für die Puristen unter uns wichtigen optischen Details – unter anderem die Pufferhöhe und die Art der Zug- und Stoßvorrichtungen angepasst werden.

Die Ankunft der Lok wurde von der regionalen Presse sowie zahlreichen Fachzeitschriften umfangreich dokumentiert und gewürdigt. Besonders gefreut hat uns auch die Anwesenheit eines Filmteams des SWR, welches nicht nur das Abladen der Lok gefilmt hat, sondern uns seither zwei weitere Male besuchte um den Fortschritt zur Wiederinbetriebnahme der Lok zu zeigen. Die Ergebnisse in Form einer rund 15-minütigen Dokumentation waren Ende März im SWR zu sehen. Der Film ist zwischenzeitlich auch in der SWR-Mediathek sowie bei YouTube abrufbar.

Wesentlicher Bestandteil der TV-Dokumentation war auch die am 02. März 2024 durchgeführte Test- und Lastprobefahrt bis Burgbrohl. Die Fahrten, die ersten Tests sowie insbesondere auch Einstellarbeiten an der Maschine dienten, wurden mit einer Zuggarnitur aus dem Packwagen 117, einem BOB- und drei Frauenfeld-Wil-Wagen durchgeführt. Die Anhängelast betrug damit 71 Tonnen, wobei sich zeigte, dass die Lok durchaus noch über Leistungsreserven verfügt. Die Fahrten verliefen entsprechend vielversprechend.

Eine sehr ansprechende Dokumentation zur Lok D4 ist zudem von Kurt Wolfert erstellt worden und im Internet auf Youtube abrufbar (siehe Seite 5).

Michael Hergarten



▲ An zwei Autokränen hängend wird die Maschine vom Tieflader auf die Gleise umgesetzt.
Foto: Uwe Meiß



▲ Blick aus der anderen Richtung auf die „fliegende“ Lok. Andreas Thiel und Michael Müller (links) sowie Stephan Pauly (rechts) beobachten das Spektakel ebenso wie das SWR-Filmteam (unten rechts).
Foto: Albert Lehmann



▲ Mit größter Akribie setzen die Experten der Fa. Hack gemeinsam mit unseren Mitarbeitern die D4 auf die Gleise im Brohler Umladebahnhof.
Foto: Uwe Meiß



◀ Lok D4 neben der normalspurigen 218 im Umladebahnhof. Der Motor für die Überführung zum Lokschuppen ist bereits an. Oben auf der Rampe ist der zurückkehrende Hilfszug mit D1 erkennbar, welcher die D4 bis zum Stromanschluss gezogen hat.

Foto: Volkhard Stern

▶ Die Gegenüberstellung der normalspurigen 218 mit der schmalspurigen D5 lässt die Unterschiede beider Maschinen erkennen. Im Führerstand: Andreas Wildeman.

Foto: Uwe Meiß



◀ Andreas Thiel rangiert die Lok in die ehemalige Wagenhalle an Gleis 10.

Foto: Uwe Meiß



◀ Doku
Wolfert

SWR-
Doku ▶





◀ Die Begeisterung über die Rückkehr der Lok war riesig. Neben zahlreichen Eisenbahnfreunden haben beeindruckend viele Pressevertreter den Weg nach Brohl gefunden. Stefan Raab und Stephan Pauly beantworteten geduldig alle Fragen rund um die D4. Foto: Albert Lehmann

► Bevor am 02. März die offizielle Probefahrt auf die Strecke ging, haben Stefan Raab und Stephan Pauly vor laufenden SWR-Kameras die „Hoheitszeichen“ in Form des BEG-Flügelrades an der Lok angebracht. Foto: Albert Lehmann



◀ Kurz vor dem Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen überquert der Zug am 02. März 2024 den Brohlbach und sogleich die Zufahrt zum Tönissteiner Mineralbrunnen.

Foto: Albert Lehmann



◀ Ankunft des „Test-Zuges“ im Bahnhof Burgbrohl. In etwa so werden unsere Fahrgäste in naher Zukunft den „Vulkan-Express“ vor dem Zustieg in Burgbrohl erleben können. Foto: Albert Lehmann

„Lebenslauf“ unserer Diesellok D4:

Im Jahr **1959** wurde die Lokomotive mit einer Spurweite von 860 mm bei der „Maschinenbauanstalt Kiel (MaK)“ in Kiel mit der Fabriknummer 400 029 und der Typenbezeichnung „MaK 400 BB“ sowie der Achsfolge B´B´-dh fertiggestellt. Der Bau der Maschine war bereits im Jahr 1958 begonnen worden.

Im Februar **1959** wurde die Lok an die Alsen'schen Portland-Cement-Fabriken KG, Werk Itzehoe in Lägerdorf bei Itzehoe mit der werkseigenen Bezeichnung D8 ausgeliefert und dort anschließend ab- und in Betrieb genommen.

Nach Umbau der Zug- und Stoßvorrichtungen sowie der Umspurung auf die Spurweite von 1000 mm bei der Firma Schöma – Christoph Schöttler Maschinenfabrik GmbH – in Diepholz gelangte die Lok **1967** an die an Kreisbahn Leer-Aurich-Wittmund GmbH (LAW) in Leer/Ostfriesland, wo die dortige Abnahme wiederum am **02. Juni 1967** erfolgte.

Bei dem zur Kreisbahn Aurich GmbH mit Sitz Aurich umfirmierten Eisenbahnunternehmen, dem Rest- und Rumpfbetrieb der ehemaligen LAW, führte die Lok weiterhin wie seit **1967** schon die Bezeichnung D08. Dort wurde die Lok in Folge eines Kupplungsschadens an einem der beiden Motoren Ende **Oktober 1969** abgestellt.

Da die Kreisbahn im 31. Dezember 1969 vollständig eingestellt und stillgelegt wurde, konnte die Brohltal-Eisenbahn Gesellschaft mbH die Maschine am **15. Juni 1971** mit einer Laufleistung von rund 110.000 km über den Zwischenhändler NEWAG in Oberhausen zu einem Preis in Höhe 23.310 DM erwerben. Die Lokomotive wurde im **August 1971** in Brohl angeliefert. Dort wurde sie sowohl im Streckendienst (Güterverkehr im unteren Brohltal, vor allem Lavalith ab Weiler B. E.), im Rangierdienst in allen Brohler Bahnhöfen sowie ab März 1977 als DAS Zugpferd des „Vulkan-Express“ eingesetzt.

Nach Abstellung mit einem weitgehenden und in der Werkstatt in Brohl irreparablen Getriebeschaden wurde die Lok Endes des Jahres **1986** wiederum an die NEWAG veräußert, im **Dezember 1987** in Brohl abtransportiert und **1989** an die Rhätische Bahn (RhB) in Chur bzw. Landquart verkauft. Dort erfolgten bereits **1992** erste Umbauten zur Anpassung an die technischen Gegebenheiten der RhB sowie

1999 ein grundlegender und tiefgreifender Umbau der Maschinen- und Antriebsanlagen sowie des Getriebes, u. a. mit dem Ausbau der beiden MWM-Motoren und dem Einbau nur mehr eines Motors in den heutigen technischen Zustand der Lok.

Am **14. Juli 2023** erfolgte die Abstellung der Lok in Landquart sowie am **02. Oktober 2023** die offizielle Übernahme der Maschine in das Eigentum der IBS.

Seit Freitag, **17. November 2023** befindet sich unsere Lokomotive D4 wieder im Bahnbetriebswerk unserer Brohltalbahn in Brohl.

Stephan Pauly

Prüfung der BEG-Infrastruktur durch die Landeseisenbahnaufsicht

Am 14. und 15. November 2023 fand die im Rhythmus von zwei Jahren vorgeschriebene eisenbahntechnische Prüfung unseres Infrastrukturbetreibers Brohltal-Eisenbahn GmbH durch die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) des Landes Rheinland-Pfalz statt.

Die für die LEA zuständige Behörde ist in Rheinland-Pfalz das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität. Innerhalb des Ministeriums ist wiederum das Referat 8.2.1 (Grundsatz, Finanzen, Recht und Aufsicht im SPNV/ÖPNV) für unser Eisenbahn zuständig.

Das Ministerium ist eine Verwaltungsbehörde und hat keine Mitarbeiter mit Sach- und Fachkunde im Eisenbahnbereich. Das Land Rheinland-Pfalz beauftragt daher per Vertrag nament-

lich genannte Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes der Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken mit der Prüfung der Anlagen und technischen Einrichtungen der öffentlichen und nichtöffentlichen Eisenbahnen des Landes.

Die Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes handeln in diesem Fall nicht als Bundesbeamte, sondern als Landesbeamte, obwohl sie bei einer Bundesbehörde angestellt sind. In unserem Fall wurde diese Prüfung durch Herrn Hubert Dezes und Frau Natalie Dezes aus Saarbrücken unter der Begleitung von Frau Eva-Christina Schönberger vom Ministerium durchgeführt.

Herr Dezes kam in diesem Jahr zum letzten Mal in der Funktion der LEA zur Brohltalbahn. Er betreute die BEG seit

mehr als 20 Jahren und unterstützte unsere Bemühungen zur Erhaltung und Sanierung der Brohltalbahn mit Rat und Tat, wofür wir ihm zu Dank verpflichtet sind und hoffen, ihn auch als Privatmann beim „Vulkan-Express“ begrüßen zu dürfen.

Frau Dezes löste Herr Dezes als Nachfolgerin zum Jahresende 2023 ab. Wir freuen uns auf eine gute, konstruktive, und für alle Beteiligte zielführende Zusammenarbeit.

Von Seiten der Brohltal-Eisenbahn GmbH nahmen Alexander Bell als Geschäftsführer, Uwe Henrich als Eisenbahnbetriebsleiter, Tobias Baaden als stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter und Manfred Schlich als Prüfstatiker und Sachverständiger für Bauwerke an dieser Überprüfung teil.



▲ Von links nach rechts: Andreas Wildeman (Tf), Manfred Schlich, Uwe Henrich, Natalie Dezes, Hubert Dezes und Tobias Baaden vor der Abfahrt des Sonderzuges am Bahnhof Brohl BE. Foto: Michael Müller

Die Prüfung begann am 14. November um 09:00 Uhr mit der Begrüßung durch den Bürgermeister der Verbandsgemeinde Brohltal, Johannes Bell, im Wappensaal des Rathauses in Niederzissen. Danach wurden die zu führenden Unterlagen und technischen Aufzeichnungen zur Prüfung vorgelegt.

Diese bestehen hauptsächlich aus:

- der Genehmigungsurkunde zum Betreiben unserer Eisenbahn
- dem Nachweis der vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung
- den Nachweisen der Bestätigung des Eisenbahnbetriebsleiters und seines Stellvertreters mit deren Geschäftsanweisungen
- den Personalakten unserer Mitarbeiter im Betriebsdienst der BEG
- der Sammlung unserer betrieblichen Vorschriften (SbV)
- den Aufzeichnungen unserer Streckenbegehungen

- den Bauwerksbüchern unserer 18 Brückenbauwerke
- den Bauwerksbüchern unserer 44 Stützbauwerke
- dem Bauwerksbuch unseres Tunnels
- den Bahnübergangsblättern und weiteren Unterlagen unserer 42 (!) Wegekrenzungen
- den Weichenkarteikarten unserer insgesamt 44 (!) Weichen
- unseren Buch- und Bildfahrplänen
- den Aufzeichnungen im Meldebuch des Zugleiters

Die vorgelegten Unterlagen konnten vor Ort aus Zeitgründen nur stichprobenartig geprüft werden. Deshalb wurden alle vorzulegenden Unterlagen von uns eingescannt und als PDF-Dateien auf einem Memorystick an die LEA übergeben.

Am Nachmittag wurde noch eine fußläufige Besichtigung der Strecke zum Hafen sowie der Hafenanlagen durchgeführt.

Am folgenden Tag trafen wir uns um 09:00 Uhr im Bahnhof Brohl BE um mit einem Sonderzug die gesamte Strecke bis nach Engeln zu bereisen. Vor der Abfahrt des Zuges wurde noch die Werkstatt der Betriebs-GmbH besichtigt. Während der Fahrt des Sonderzuges wurde an verschiedenen Stellen gehalten um die Fortschritte unseres Sanierungsprogrammes zu besichtigen und zu erläutern.

Herr Dezes sprach sich äußerst zufrieden über die Führung der Unterlagen und den jetzigen Zustand unserer Anlagen aus, mahnte aber deutlich den dringenden Bau der technischen Sicherungsanlagen für die Bahnübergänge am Bahnhof Niederzissen (Waldorfer Straße und Norma-Zufahrt) sowie für den Bahnübergang am Bahnhof Oberzissen (Lindenstraße) an. Die Bereinigung der BEG endete am Nachmittag des Tages.

*Uwe Henrich,
Eisenbahnbetriebsleiter der BEG*

Übernahme von Kandelium-Werkslok

Am 18. Februar 2024 hat unsere Betriebs-GmbH die 1955 von Henschel gebaute und seit 1959 bei der damaligen Kali-Chemie AG (zuletzt Kandelium) in Bad Hönningen eingesetzte Werkslok nach Brohl überführt. Da die Lok nur nach BOA zugelassen ist, konnte die Überführung auf DB-Gleisen über Koblenz-Lützel nach Brohl nur im Sandwich-Schlepp erfolgen.

Die Lok war in Bad Hönningen schon einige Jahre arbeitslos abgestellt, nachdem der Verschub des verbliebenen Wareneingangs per Bahn im Werk schon längere Zeit über eine Spillanlage erfolgte. Wir haben die Lok daraufhin im vergangenen Sommer gekauft, aber unmittelbar weiterverkauft.

Sie wird nun vorerst, in Absprache mit dem Besitzer, in Brohl abgestellt und bei Gelegenheit bzw. bei einem konkret absehbaren Einsatzzweck hauptuntersucht. Hierfür spricht die vorhandene Funkfernsteuerung, die die Lok als Rangierlok in BOA-Gleisanschlüssen durchaus interessant macht.

Stefan Raab

► Im Sandwich zwischen unserer 218 sowie der 295 096-2 wurde die Lok nach Brohl überführt, hier bei Namedy. Foto: Albert Lehmann



▲ Die von der Fa. Kandelium (vormals Solvay bzw. Kali-Chemie) in Bad Hönningen eingesetzte Werkslok mit der Nummer 202 wird dort nicht mehr benötigt und konnte nun nach Brohl überführt werden.
Foto: Albert Lehmann



Güterverkehr im Brohltal zurück auf der Schiene



▲ Diesellok D5 ist am 27. November 2023 mit dem ersten Güterzug seit über einem Jahr unterwegs nach Brenk, hier zu sehen am Bahnübergang auf Höhe des Autobahnzubringers zwischen Weiler und Niedertzissen. Neben den Phonolithwagen überführte der Zug zwei Hochbordwagen mit Gleisbaumaterial nach Oberzissen.
Foto: Volkhard Stern

Nach Abschluss der letzten Restarbeiten im Zuge der Sanierung der Brücke über die DB-Strecke in Brohl, ist auf der Brohltalbahn Ende November 2023 der Güterverkehr auf der Schiene wieder angelaufen. Mit modernen Containerwaggons bieten wir Logistiklösungen für Transporte innerhalb des Brohltals ebenso an wie einen Umschlag der Fracht auf Schiffe, Lkw oder das europaweite Schienennetz.

Sanierung der Infrastruktur

Für mehr als 12 Millionen Euro werden mit finanzieller Unterstützung des Landes Rheinland-Pfalz die Gleisanlagen der Brohltalbahn von Grund auf saniert. Hierfür investiert auch die Verbandsgemeinde Brohltal als Eigentümer der Bahninfrastruktur einen Eigenanteil in Höhe von fast 1,5 Million Euro. Wesentlicher Bestandteil der Arbeiten war nun die Erneuerung der Brücke über die DB-Gleise in Brohl, über welche die Schmalspurbahn aus dem Brohltal mit dem Umladebahnhof zur DB und mit dem Rheinhafen verbunden ist. Die Mitte Oktober

erfolgte Freigabe der Brücke ermöglichte nun auch die Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs im Brohltal.

Hauptfracht Phonolith

Vorherrschendes Frachtgut ist, neben sporadischen Einzelaufträgen im Gelegenheitsverkehr, das vulkanische Gestein Phonolith, welches am Schellkopf in Brenk abgebaut, gebrochen und auf Züge mit modernen Silocontainern verladen wird. Dies entlastet die engen und sehr steilen Straßen in Brenk und auf der Strecke zwischen dem Werk und Niedertzissen jährlich von hunderten Lkw-Fahrten, die aus Sicherheitsgründen dort nur durchgeführt werden dürfen, wenn die Schiene einmal nicht zur Verfügung steht. Dieser baubedingte Zustand ist nun vorüber, so dass für die Erteilung der für Lkw-Fahrten notwendigen Sondergenehmigungen kein Anlass mehr besteht.

Brohltalbahn gerüstet für weitere Transporte

Eingesetzt werden Containertragwagen, die alle gängigen 20- und 30-

Fuß-Container transportieren können. Neben den Silocontainern werden entsprechend auch sog. Half-Container eingesetzt, aber auch Überseecontainer mit Frachten aller Art sind problemlos verwendbar. Der Holzbodenbelag der Waggons ermöglicht zudem auch den Transport von Big Bags oder auch Paletten jeglicher Art.

In Brohl können die Container mit einem Reach Stacker innerhalb weniger Minuten von den Schmalspurwaggons auf solche für das europäische Schienennetz oder auf Lkw umgesetzt werden. Über die Brohler Hafenbahn ist zudem ein Anschluss an die Binnenschifffahrt gegeben.

Die Brohltalbahn ist selbst mit modernen Logistiklösungen auf dem Schienennetz der Deutschen Bahn unterwegs und entsprechend für die Abwicklung weiterer Transportaufträge – ob innerhalb des Brohltals oder darüber hinaus – gerüstet.

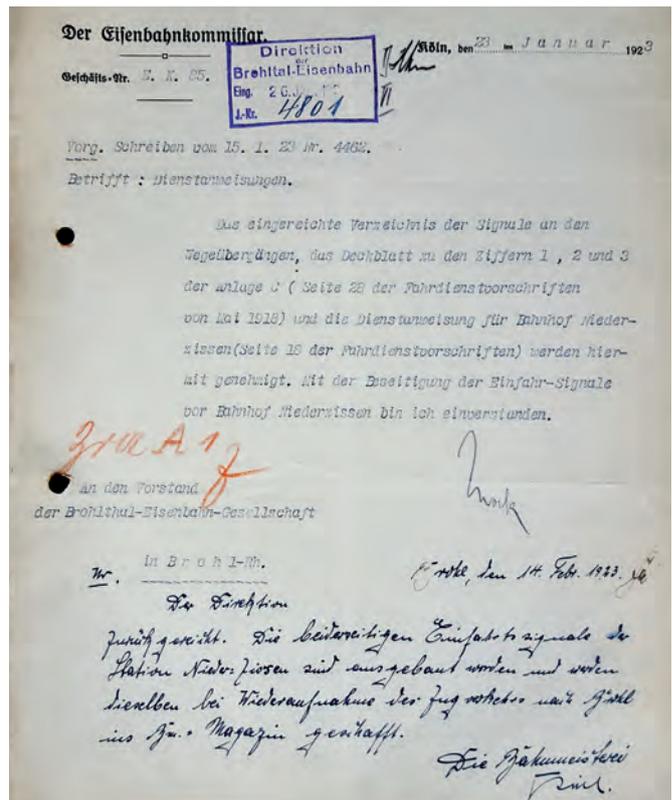
Michael Hergarten

Einfahrtsignale Niederzissen

Es dürfte kaum bekannt sein, dass der Bahnhof Niederzissen einst beidseitig über Einfahrtsignale verfügte, die, wie man nebenstehendem Dokument entnehmen kann, zum Monatswechsel Januar/Februar 1923 mit Einverständnis des Eisenbahn-Kommissars in Köln abgebaut und im Bahnmeister-Magazin eingelagert wurden.

Die Einfahrtsignale waren in der Fahrdienstvorschrift von 1918 vorgesehen. Möglicherweise haben sie nur in diesem kurzen Zeitraum zwischen 1918 und 1923 existiert. Offensichtlich hatte die BEG zuvor die Entfernung der Signale beantragt.

Volkhard Stern



Besuch im Brohltal 1964

Schon früh hatten die beiden Gummersbacher Bundesbahner Horst Pickhardt und sein nur fünf Jahre älterer Onkel Gert Pickhardt ein Auge auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen). Viele Fahrten führten sie seit den sechziger Jahren quer durch die Bundesrepublik.

Angeregt zu den Touren wurden sie nicht etwa durch die Eisenbahnfreunde-Presse, denn erst später entdeckten sie zufällig „Böttchers Kleine Eisenbahnschriften“, und zum Beispiel den Eisenbahn-Kurier gab überhaupt noch nicht. Vielmehr war es die dienstliche Lektüre des Tarif- und Verkehrsanzeigers, die ihnen lohnenswerte Ziele aufzeigte: Wurde dort zum Beispiel eine Tarifänderung aufgrund der Einstellung des Schienenverkehrs angekündigt, war es höchste Eisenbahn, dieser Bahn einen Besuch abzustatten.

Bei der Brohltalbahn trat dieses Ereignis ja glücklicherweise nie ein. Trotzdem reisten sie am 30. September 1964 nach Brohl und Niederzissen und erlebten eine lebendige Privatbahn.

Die Dieselloks D1 und D2 waren schon bestellt, doch noch regierte die Dampftraktion.

Ulrich Cleeß
 Alle Fotos: Horst Pickhardt



▲ Mit Blick in Richtung Rhein gelang Horst Pickhardt diese Aufnahme der 11sm im Bereich des Umladebahnhofs. Im Hintergrund sind verschiedene Lkw auf der B9 erkennbar.



◀ In die Gegenrichtung fotografiert, werden die weitläufigen Anlagen des Umladebahnhofs erkennbar, welcher damals sowohl über eine Gleisfeldbeleuchtung als auch einen elektrifizierten Übergang zur DB verfügte.

▶ 1964 war der Lokschuppen im Umladebahnhof noch voll in Betrieb. Zu sehen sind hier eine der Mallets (links), vermutlich die zuvor gezeigte 11sm, sowie die Lok I. Rechts im Bild eine Untersuchungsgrube.



◀ Ortswechsel in den Bahnhof Brohl BE. Dies ist die erste uns bekannte Farbaufnahme des seinerzeitigen Einfahrsignals, welches von der Hebelbank im Bahnhofsgebäude aus ferngestellt wurde.



◀ Lok 11sm ist hier am Brohler Wasserkrän zu sehen. Links neben der Lok ist das seinerzeit noch vorhandene Gleis 6 erkennbar.

► Neben dem Streckengleis ist unter anderem der letzte erhaltene Personenwagen, VB50, im Bereich der Entschlackungsgrube abgestellt. Auffällig ist hier das dritte Schlusslicht an der Stirnseite – eine Anordnung wie man sie sonst nur von russischen Personenwagen kennt.



◀ Bahnhof Niederrissen: Lok I ist hier mit drei gedeckten Güterwagen zu sehen. Angesichts dessen, dass keine Zugschlusscheibe erkennbar ist, ist davon auszugehen, dass es sich um eine Rangierfahrt handelt. Interessant ist auch die Gleisanlage mit seinerzeit noch drei Gleisen – auf der Trasse des im Vordergrund sichtbaren Gleises 3 verläuft heute die Geisbergstraße, links ist die steile Waldorfer Straße erkennbar.

► Blick in die Gegenrichtung mit dem in Gleis 1 erkennbaren Zug aus dem vorherigen Foto. Das oberhalb der in Gleis 2 abgestellten Güterwagen erkennbare Haus ist zwischenzeitlich abgerissen worden. An dieser Stelle steht heute der Norma-Supermarkt.

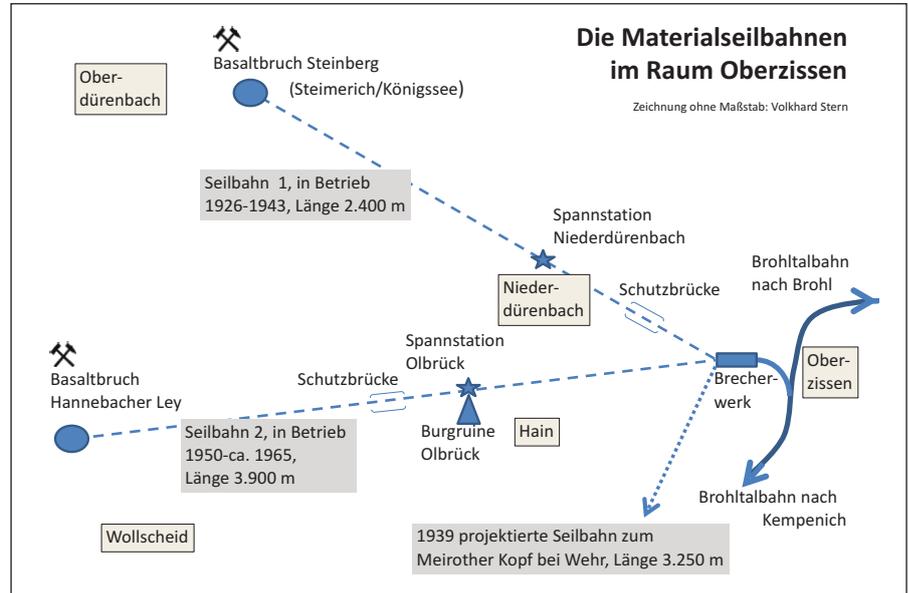


Steine schwebten in der Luft: Seilbahnen im oberen Brohltal (Teil 1)

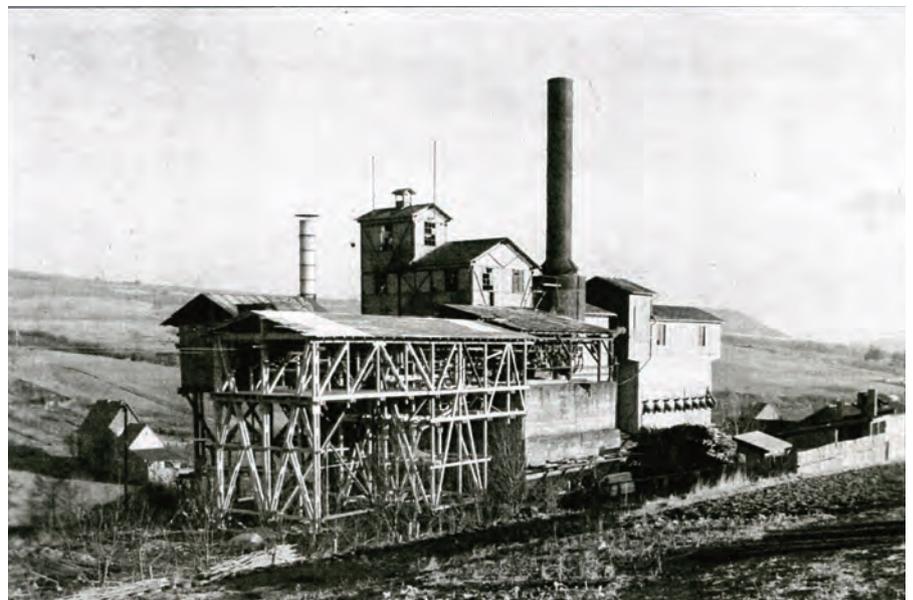
Die Brohltal-Eisenbahn Gesellschaft (BEG) lebte in erster Linie von der Beförderung der Bodenschätze des Brohltals: Steine vulkanischen Ursprungs. Dazu zählten Lava, Phonolith und Basalt. Ein wichtiger Produktionsstandort mit Schienenanbindung an die Brohltalbahn war Oberzissen. Über das große Basaltwerk in Oberzissen ist relativ wenig bekannt, obwohl es von 1924 bis in die Sechzigerjahre hinein existierte, also immerhin gut 40 Jahre.

Am Steinberg (Steimerich) oberhalb von Oberdürenbach hatte, wie Rudolf Leisen berichtet, bereits 1870 die Fa. Bachem & Co. aus Königswinter Parzellen zum Steinabbau erworben; Hintergrund waren Notverkäufe der landbesitzenden Bauern aufgrund von Missernten. Erst rund 50 Jahre später habe man alle erforderlichen Grundstücke in Besitz nehmen können. Für die Betreiber karger Landwirtschaft bedeutete die Möglichkeit zum Nebenerwerb im Steinbruch einen wichtigen Beitrag zum Lebensunterhalt. Um 1924 verpachtete die Fa. Bachem den Basaltkopf an die Fa. Steinhandel Rauhen AG in Mülheim an der Ruhr. Diese erhielt die Konzession zum Abbau von Basaltgestein am Steinberg und ließ zunächst das Gelände von Arbeitern, die man aus der näheren Umgebung eingestellt hatte, roden, um den Steinbruch dann zu erschließen. Der säulenförmig gelagerte Feldspatbasalt war von hoher Güte und aufgrund seiner Druckfestigkeit hervorragend für den Wasserwege-, Straßen- und Eisenbahnbau geeignet.

Zur Verarbeitung des gewonnenen Gesteins wurde 1924 in Oberzissen ein Brecherwerk errichtet. Es sollte ursprünglich auf der anderen Talseite entstehen, mit Vorteilen für eine kürzere Seilbahnlinie, bessere Anbindung an die Brohltalbahn und den Wegfall des Baus einer Schutzbrücke über die



▲ Bild 1: Skizze der beiden Drahtseilbahnen oberhalb von Oberzissen mit Anschluss des Schotterwerks Oberzissen an die Brohltalbahn. Ebenfalls dargestellt ist die nicht realisierte Seilbahn zum Meirother Kopf.
Zeichnung ohne Maßstab: Volkhard Stern



▲ Bild 2: Das 1924 neu errichtete Schottwerk Oberzissen.

Abbildung (aus der Schulchronik Oberzissen): Sammlung Alfons Dietz

Brohltalstraße. Dies scheiterte am Grunderwerb. Das Richtfest am neuen Standort fand am 04. Juli 1924 statt. Als Datum der Inbetriebnahme des Werkes wird der 28. Januar 1925 genannt. Zur unmittelbar benachbarten Trasse der

Brohltal-Eisenbahn wurde ein etwa 200 m langes Anschlussgleis verlegt. Wesentlich für die Transportkette des in erster Linie für den Küstenschutz in Holland benötigten Materials war die Anbindung und Verlademöglichkeit am



▲ Bild 3: Das Basaltwerk Rauen in Oberzissen, um 1930. Vor dem Gebäude mit kombinierter Brecher- und Siloanlage rangiert eine der G-Schleppenderloks der Brohltalbahn (die Loks G 3 und G 4, 1914 von Krauss gebaut, waren eigentlich für Siam gedacht und kamen 1923 als Gelegenheitskauf zur BEG). Die Wagen werden unter dem Silo über Rutschen beladen. Von dem Holzanbau hinten verlässt die Materialeiseilbahn das hohe Silogebäude nach rechts in Richtung Niederdürenbach; im Hintergrund die Burgruine Olbrück. Foto: IBS-Archiv

Hafen Brohl, von wo aus der Weitertransport über den Großschiffahrtsweg Rhein direkt in die Niederlande möglich war. Der 1932 fertiggestellte Abschlussdeich der Zuidersee wurde wesentlich mit Steinmaterial aus Oberdürenbach befestigt. In Brohl war alternativ die Möglichkeit zur Umladung in Waggon der Staatsbahn vorhanden.

An Baumaßnahmen war neben der Erschließung des Steinbruchs und der Errichtung des Schotterwerks in Oberzissen eine diese beiden Punkte verbindende Materialeiseilbahn erforderlich, die im Folgenden beschrieben wird. Weiterhin war im Hafen Brohl eine Schiffsverladestelle mit Silo zu errichten. Insgesamt habe die Fa. Rauen, so in einer eigenen Darstellung vom Januar 1949, über 1 Mio. Mark investiert und so dem Brohltal einen enormen Zugewinn an Industrie und Infrastruktur, Arbeits- und Erwerbsmöglichkeiten und weiteren Einnahmen verschafft. Auch die Anfang der Zwanzigerjahre notleidende Brohltalbahn habe erheblich profitiert; der Umfang aller Frach-

ten habe nach Eröffnung des Werkes Oberzissen zu einem Drittel aus Basalttransporten bestanden.

Welche Erwartungen in den neuen Verkehr gesetzt wurden, drückte der Geschäftsbericht der BEG von 1924 aus: „Auch im laufenden Geschäftsjahr hat sich der Verkehr nicht merklich gehoben, doch hoffen wir, daß durch die Eröffnung der neuen Brüche in Oberzissen und Engeln, wovon der erstere vor kurzem mit der Verladung von Basaltsteinen begonnen hat, der Bahn umfangreiche neue Transporte erwachsen werden.“ Und im Geschäftsbericht 1925 heißt es dann: „Wie wir bereits in unserem vorjährigen Geschäftsbericht ausführten, erhofften wir uns von der Eröffnung neuer Industrien im Brohltale, der Indienststellung eines Benzoltriebwagens und eines neuen Hafenkranes eine Belebung unseres gesamten Verkehrs. Erfreulicherweise ist dies auch eingetreten, denn die Gesamteinnahmen sind im Vergleich zu denen im gleichen Zeitraum des Vorjahres um rund 33 1/3 Prozent gestiegen“.



▲ Bild 4: Briefkopf des Werkes Oberzissen der Fa. Rauen, 1927.

Abbildung: IBS-Archiv

Die Erschließung des Steinbruchs am „Steimerich“, wie der Berg im Volksmund genannt wurde, erfolgte zunächst mit pferde- und oxsenbespannten Karren, ein mühseliges Unterfangen auf schlechten Wegen. Um das begehrte Naturgestein in größerem Umfang abtransportieren zu können, wurde 1925/26 zwischen dem Steinbruch und dem Oberzissener Werk eine rund 2.400 m lange Drahtseilbahn errichtet. Die Ausführung der Arbeiten lag vermutlich in Händen des Spezialisten für diese Technik, der Julius Pohlig AG aus Köln-Zollstock.

In Niederdürenbach entstand eine Spannstation, um das teilweise 300 m weit freischwebende Seil stramm zu halten. Für diesen Zweck waren tonnenschwere Gewichte in Form riesiger, mit Basalt gefüllter und in Schächten versenkter Fässer erforderlich, um das Zug- und das Tragseil unter Spannung zu halten. Ein Beobachtungsstand gewährleistete die Funktion. Dass die Loren so weit schwebten, hatte den Zweck, die Höhenverhältnisse sowie das unebene Gelände zu überbrücken und gleichzeitig Tragmasten einzusparen.

Die Niederdürenbacher Spannstation mit ihrem 2 x 7 m breiten und 5 m hohen Betonpfeiler ist bis heute erhalten und wurde 2007 Vorbildlich zu einem technischen Schauobjekt und stummen Zeugen der früheren Steinindustrie ausgestaltet (vgl. Bilder 11 a-c). Die Seilbahn diente nicht nur dem Steintransport bergab: In Richtung Steinbruch wurde bergauf regelmäßig Trinkwasser aus dem Oberzissener „Bur“, dem dortigen Sauerbrunnen, zur Versorgung der Steinbrucharbeiter befördert. Sofia Esch aus Oberzissen berichtet, wie sie als Fünfjährige dem Vater am „Steimerich“ per Seilbahn das warme Essen im Kesselchen („Henkelmann“) sowie Trinkflaschen brachte, ein riesiges Abenteuer für das Kind, das zu diesem Zweck ins schwebende „Kärrche“ gesetzt und per Telefonleitung angekündigt wurde.

Zur Wartung der Seilbahn war ständig ein Mann beschäftigt, der vor allem für die Sicherheit der Drahtseile zu sorgen hatte. Immerhin war die Anlage bei vollem Betrieb mit mehr als 400 Zentnern Material belastet, was zu einem gewissen Verschleiß der Drahtseile führte. Entlang der Strecke waren 26 gitterartig gebaute Stützmasten aus Stahl sowie die Spannstation vorhanden. Am Seil hingen 88 Loren, von denen die Hälfte leer bergauf und die andere Hälfte beladen zu Tal unterwegs war. Das Gefälle zwischen Steinbruch und Schotterwerk betrug 135 m. Dadurch



▲ Bild 5: Der 1925 von den Deutschen Werken in Kiel (DWK) gelieferte, 150 PS starke Benzoltriebwagen 50 der Brohltalbahn vor der Kulisse des im gleichen Jahr in Betrieb genommenen Schotterwerks in Oberzissen. Foto: IBS-Archiv



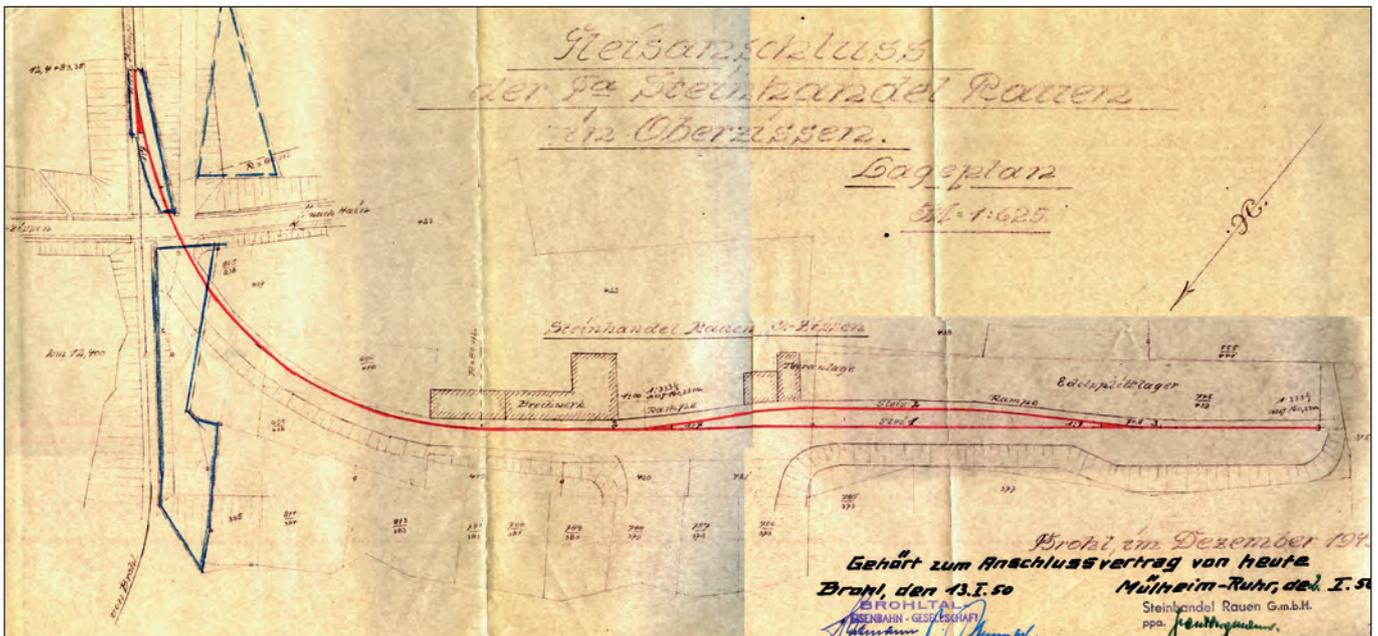
▲ Bild 6: Eine der Mallet-Loks der BEG mit den 1925 von Talbot gebauten vierachsigen Selbstentlader-Privatwagen der Fa. Rauen aus der Serie 501 – 506. Foto: IBS-Archiv

wurden die talfahrenden, mit je 10 Zentnern Ladung beladenen Loren so schnell, dass sie gebremst werden mussten.

Zum Schutz vor möglicherweise aus der Seilbahn herabfallendem Material erhielt die Brohltalstraße zwischen Oberzissen und Niederdürenbach eine massiv betonierte Schutzbrücke. Sie wurde erst um 1968 abgerissen. Eine weitere Schutzbrücke entstand 1949/50

für die neue Seilbahn, die ebenfalls die Brohltalstraße, nun aber weiter oberhalb nahe der Lochmühle, überquerte. Diese aus Metallstreben errichtete Schutzbrücke verschwand ebenfalls um 1968.

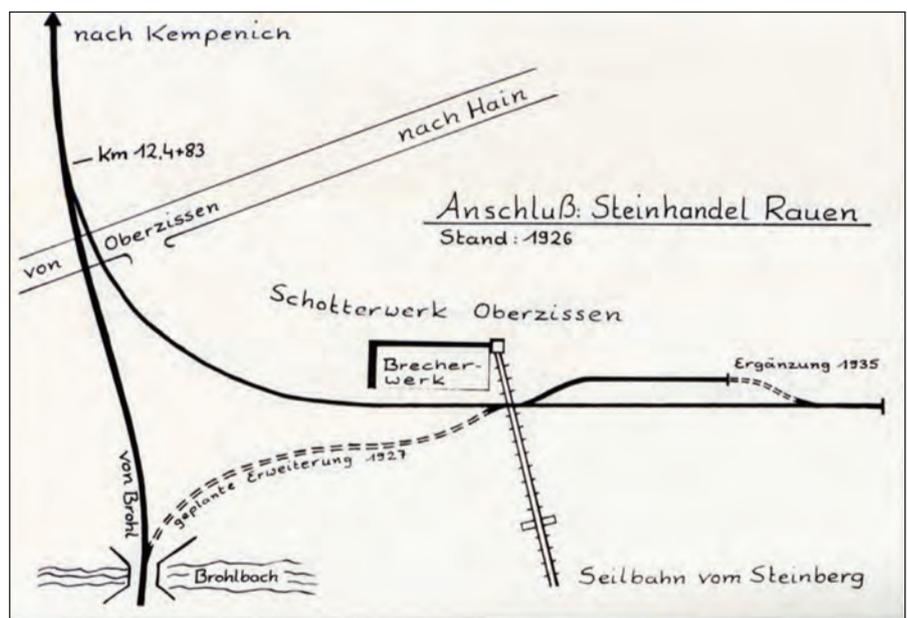
Wie bereits angedeutet, hatte der Steinbruch am Steinberg für das Umfeld große wirtschaftliche Bedeutung. Gleichzeitig mit dem Entstehen des Schotterwerks in Oberzissen erhielten



▲ Bild 7: Original-Skizze des Gleisanschlusses in das Rauen-Werk Oberzissen von 1950. Abb.: Aus dem BEG-Aktenbestand VIII, Rauen

1925 mehrere umliegende Ortschaften wie Hain, Niederdürenbach und Rodder erstmals einen öffentlichen Stromanschluss. Eindringlich wird in zeitgenössischen Berichten auf die Gefährlichkeit der Arbeiten im Steinbruch hingewiesen. Die gewaltigen Sprengungen hatten gelegentlich schlimme Folgen für die dort beschäftigten Menschen, zudem kam es durch Fehlsprengungen zu Sachschäden. Es sei die Hölle gewesen. Dennoch, trotz geringer Löhne stellte die Arbeit den Broterwerb sicher und half wesentlich, die Infrastruktur der armen Gegend zu verbessern. Bis zu 120 Mann sollen im Steinbruch gearbeitet haben, nach anderer Quelle sogar zeitweise bis zu 200 Mann in Werk und Steinbruch. Die Steinbrecher in Oberzissen hätten enormen Lärm und Staub verursacht, berichtet die Oberzissener Schulchronik, sehr zum Unwillen der Oberzissener Hausfrauen wegen deren Wäsche. An Produkten wurden aus Oberzissen neben Rohsteinen Packlage, Schütt- und Wasserbausteine sowie geteeter und ungeteeter Schotter geliefert. Zudem wurde aus dem Basalt fein gemahlener Edelsplitt hergestellt.

Für den Abtransport der Steinprodukte aus ihrem Oberzissener Werk beschaffte die Fa. Rauen 1925 von der



▲ Bild 8: Das Anschlussgleis des Basaltwerks Oberzissen zweigte am Bahnkilometer 12,5 der Brohltalbahn ab und war etwa 200 m lang. Nicht realisiert wurde eine Planvariante von 1927 zur Einführung des Gleises in direkter Richtung vom Bahnhof Oberzissen zum Schotterwerk; hier wäre dann ein Gleisdreieck entstanden. Während die Seilbahn vom Steinberg auf dieser Karte nach unten verlief, änderte sich der Verlauf der neuen Seilbahn ab 1950 nach rechts in Richtung Hannebacher Ley. Zeichnung: Hans-Joachim Jakobowski

Waggonfabrik Talbot in Aachen sechs Selbstentladewagen, die bei der Brohltalbahn mit den Nummern 501 - 506 eingestellt waren (vgl. Bild 6). Die Wagen wurden von der Fa. Rauen 1941 anlässlich der bevorstehenden Stilllegung des Basaltbruchs Steinberg verkauft. Das war jedoch nicht der einzige

Grund: Am Brohler Rheinhafen verfügte die Fa. Rauen über eigene Lager- und Ladekapazitäten sowie Anschlussgleise zum Umschlag des Schotters auf Rheinschiffe. Hier gab es im Zeitraum 1940 bis 1944 erhebliche Unstimmigkeiten zwischen Rauen und der BEG. Die rückläufigen Transportmengen aus

Oberzissen gingen zum einen auf die Ausschöpfung des Bruches Steinberg zurück, zum anderen hatte Rauen Teile seiner Belegschaft zum Westwallbau abstellen müssen. Entsprechend enttäuschend waren die Umschlagmengen auch im Brohler Rheinhafen. Die dortigen Gleis- und Siloanlagen hätte die BEG lieber an die Konkurrenz aus Linz, die Basalt AG, vermietet, was weitaus bessere Geschäfte erwarten ließ. Aus dieser Situation entwickelte sich ein – wie bei Jakubowski formuliert – „Kleinkrieg am Mittelrhein“, der zur Kündigung des Gleisanschlusses ins Oberzissener Basaltwerk führte.

Am Steinberg hatten sich die Männer nach dem raschen Abbau der Bergkuppe in die Tiefe vorgearbeitet, ein rund 75 m tiefer Trichter war entstanden. Zwei Quellen ließen ihn rasch mit Wasser zulaufen. Um den Abbaubetrieb fortsetzen zu können, waren ständig Pumpen in Betrieb, um den Wasserabfluss zu gewährleisten. Täglich vor Arbeitsbeginn musste entwässert werden. Anfang 1942 wurde der Abbau eingestellt, da das Naturmaterial inzwischen weitgehend abgebaut war. Das Schotterwerk beendete die Produktion am 15. Januar 1942, gefolgt vom Abbau der Maschinen, die samt Mannschaft zunächst zur damals deutsch besetzten, britischen Kanalinsel Jersey transportiert wurden. Die Brecher gingen in den folgenden Kriegswirren verloren. Währenddessen soff der Steinbruch in den Folgejahren förmlich ab. Hier entstand der bis heute existierende, etwa 30 m tiefe, einen Hektar große und mit klarem Quellwasser gefüllte Königssee. Insgesamt soll der Steinberg von 1924 bis 1942 im Durchschnitt 120.000 t Basalt pro Jahr geliefert haben, alles in allem wohl 2 Mio. t, ein tatsächlich bedeutendes Transportvolumen für Seilbahn und Brohltalbahn.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs fing man in Oberzissen zunächst mit einer anderen Produktion wieder an. Der Betriebsleiter des Werkes, Herr Engler, baute mit drei Mann Personal die Herstellung von Holzkohle als Ersatz-



▲ Bild 9: Mastenkette der Seilbahn von Oberzissen zum Steinberg, um 1930. Im Vordergrund der Kirchturm von Oberzissen. Foto: Sammlung Alfons Dietz



▲ Bild 10: Arbeiter im Steinbruch mit Feldbahn. Foto: Sammlung Heimatverein Oberzissen

kraftstoff auf. Seinerzeit waren Lkw wegen Mangels an flüssigen Brennstoffen häufig mit einem Holzkohlevergaser ausgestattet und wurden mit Holzkohle „betankt“. Für diesen Zweck wurden 1947 drei Brennöfen errichtet. Das neue Geschäftsfeld war so erfolgreich, dass schon bald sechs Mann Beschäftigung fanden. Nebenbei: Auch der Triebwagen VT 50 der Brohltalbahn war von 1930 bis 1937 mit einem solchen Holzvergaserantrieb ausgestattet. Immerhin blieb die Option zur Steinverladung bestehen, denn der mit Wirkung

vom 01. Juni 1941 gekündigte Vertrag über den Gleisanschluss des Werkes Oberzissen wurde am 17. Oktober 1945 erneuert. Schon 1945 begann wieder ein zaghafter Verkehr auf dem zuvor stillliegenden Gleisanschluss. Vorhandene Restbestände „an Sand usw.“ sollten laut Aktennotiz vom 09. Oktober 1945 verkauft und per Bahn abgefahren werden. Zwischen Dezember 1945 und Mai 1946 verließen 650 t Material auf dem Schienenweg das Werk.

Volkhard Stern

Fortsetzung in der nächsten Ausgabe



◀ Bilder 11a-c: Der mächtige Pfeiler der ehemaligen Spannstation Niederdürenbach ist seit 2007 als technisches Schauobjekt gestaltet. Er ist 7 m lang, 2 m breit und 5 m hoch. Ein Relief am Pfeiler veranschaulicht seine frühere Funktion.

Bilder (31. Mai 2020 und 31. März 2021): Volkhard Stern



► Bild 12: Ebenfalls am Steinberg wurden zur Erinnerung alte Feldbahn-Kipploren mit Basaltbrocken aufgestellt.

Foto (28. Februar 2021): Volkhard Stern



◀ Bild 13: Am Steinberg bei Oberdürenbach findet man im zugewachsenen Gelände des Steinbruchs bis heute alte Verladeanlagen. Vor Ort soll es Bremsberge zum Heraufholen der Basaltsäulen gegeben haben.

Foto (28. Februar 2021): Volkhard Stern

Bildvergleich Weibern Pbf

Im ehemaligen Bahnhofsgebäude von Weibern ist heute das Tuffsteinmuseum untergebracht, welches in diesem Jahr am 19. Mai sowie regelmäßig am jeweils letzten Sonntag im Monat ab Juni geöffnet hat. In den Räumlichkeiten wird auch die Brohltalbahn in Form einer Spur-Z-Modellbahn gewürdigt.

Unser Bildvergleich zeigt die Situation rund um den Bahnhof Weibern am 14. Oktober 1967 (Foto: J. Meyer, Sammlung Wolfgang Reimann) und etliche Jahre später am 12. Mai 1990 anlässlich einer Trassenwanderung der IBS, mit Stephan Pauly vorneweg

Volkhard Stern



▲ Geradezu idyllisch verläuft das Gleis 1967 neben einem unbefestigten Weg durch Weibern. Der Bahnhof und sein Umfeld scheinen ein attraktiver Schauplatz für so manches Kinderspiel gewesen zu sein.

Foto: J. Meyer, Sammlung Wolfgang Reimann)



▲ 23 Jahre später unternahm die IBS am 12. Mai 1990 die erste Trassenwanderung von Engeln bis nach Kempenich und besichtigte die völlig veränderte Szenerie: Die Gleise sind einer ausgebauten Anwohnerstraße gewichen, die etwaigen Träumen einer Reaktivierung dieses Streckenabschnitts ein jähes Ende bereiten.

Foto: Volkhard Stern

Neues aus dem Archiv

Nachdem wir fast auf den Tag genau vor einem Jahr den Umzug aus den verschiedenen Lagerstätten im Brohltal in das neue Zentralarchiv in Neuwied vollzogen haben (siehe Heft 1/2023), ist es nun an der Zeit, den weiteren Fortschritt in unserer Archivarbeit darzustellen.

Das Hauptaugenmerk war und ist die finale Digitalisierung der im Archiv befindlichen Akten, Pläne und Unterlagen um diese dem geneigten Bahninteressenten als auch der breiten Öffentlichkeit zur Einsichtnahme bereit zu stellen.

Hierzu bedarf es im Vorfeld einer sehr umfangreichen Vorbereitung, wie z. B. einer einheitlichen Bestandstektonik als Grundlage für alle weiteren Ordnungskriterien der zukünftigen Archivstruktur. Erste Vorschläge wurden im AK Archiv bereits präsentiert und werden nun finalisiert, zeitgleich mit einer notwendigen Bestandsaufnahme der eingelagerten Akten.

Um die Notwendigkeiten und technischen Voraussetzungen für die Ausstattung des Archivs mit Hard- und Software zu ermitteln und alsbald umzusetzen, fand bereits ein Ortstermin mit einem externen Dienstleister statt.

Weitere formale Grundlagen wurden mit der vom Vorstand verabschiedeten Archivordnung gelegt, die nun die rechtliche Grundlage für, z. B. eine Einsichtnahme der Akten in unserem Archiv bildet. Die Archivordnung ist dem Versand dieser Ausgabe unserer Vereinszeitschrift beigelegt und kann online von unserer Internetseite heruntergeladen werden.

Im vergangenen Jahr konnten von dem „Staatlichen Berufskolleg Glas, Keramik, Gestaltung des Landes Nordrhein-Westfalen“ in Rheinbach noch zwei weitere Planschränke für das Archiv kostenlos übernommen werden. Dies ermöglicht uns, die Konstruktions- und



▲ Mitte Februar 2024 konnte der AK Archiv 17 laufende Regalmeter von einem Büro in Wuppertal übernehmen und somit die Voraussetzungen für eine noch bessere Lagerung der Archivalien schaffen.

Foto: Anton Hagenkötter

Gleispläne usw. noch detaillierter zu archivieren.

Mit der Einrichtung des Zentralarchivs in unseren Räumlichkeiten am Bahnhof Neuwied fand und findet mittlerweile ein weiterer Zulauf von Exponaten statt. Das führte bereits dazu, dass der vorhandene Lagerplatz sichtlich zusammengeschrumpft ist. Vorhandene Schränke tauschen wir gegen ein gebrauchtes 17 Meter langes Aktenregal aus und bekommen somit eine qualitativ höhere Effizienz in der Archivlagerung.

Der weitere positive Nebeneffekt: Wir werden dann auch in der Lage sein, einen Bereich als Bibliothek für Eisenbahn Literatur auszuweisen, was so gesehen wohl recht einzigartig für ein privates Eisenbahnarchiv sein dürfte.

Um für die bevorstehenden Arbeiten in Richtung Digitalisierung noch mehr Informationen zu bekommen wird der AK Archiv in der nächsten Zeit das Archiv der RSE Eisenbahn / Stadt St. Augustin besichtigen, die in zweijähriger Arbeit ihre Akten digitalisiert haben und nun der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme zur Verfügung stellen.

Durch die verschiedenen Qualifikationen der einzelnen AK-Mitglieder sind wir von der Thematik des Archivwesens her recht gut aufgestellt, so dass wir die Fülle der zukünftigen Arbeiten sehr gut bewältigen werden.

Wir werden regelmäßig über den weiteren Fortgang der Arbeiten berichten.

Toni Hagenkötter
& Peter Wittgens

Werkstattbericht

D4

Unsere Schweiz-Heimkehrerin war zwischenzeitlich, auch unter Beobachtung durch das SWR-Fernsehen, bereits auf der Strecke bis Burgbrohl unterwegs. Zweck der Fahrten waren im Wesentlichen Probefahrten sowie Einstellungsarbeiten an der Maschine. Die Zug- und Stoßvorrichtung wurde bereits von den RhB-Normalien auf die der Brohltalbahn geändert.

11sm

Weiter mit Hochdruck wird an unserer 11sm gearbeitet. Nachdem der reparierte Zylinder wieder angebaut ist und auch die Kolben und Stangen weitgehend komplett an der Maschine sind, sieht die Lok fast wieder vollständig aus. Nach der am 05. April erfolgreich durchgeführten Kesselprüfung wird die Lok erstmals am 20. April im Rahmen einer Sonderfahrt wieder Züge durch das Brohltal ziehen.

365 131

Eine weitere Lok ist in den Brohltalbahn-Farbtopf gefallen: Nach einer Hauptuntersuchung, welche im Wesentlichen durch die Fa. MALOWA in Klostermansfeld ausgeführt wurde, konnte die Lok von unserer 218 396 vor wenigen Wochen im bekannten Brohltalbahn-Grün/Beige übernommen werden.

An unserem Standort in Neuwied lässt die Lok nunmehr noch einige Restarbeiten über sich ergehen, bevor sie unseren Bestand an Rangiermaschinen ergänzen wird. Übrigens ist die 365 131 die bereits 11. Lokomotive in unseren Farben (rechnet man die bereits wieder verkaufte und in Altrot zurücklackierte 220 053 hinzu, sind es gar 12 Lokomotiven).

265 101

Unsere V65 weilt derzeit im Lokschuppen der Stadtwerke Koblenz (SWK) zur umfangreichen Motor-Instandsetzung. Auch sie soll in den nächsten Wochen wieder fertig sein und als Reservemaschine zur Verfügung stehen. Nächtlich und wochenends wird sie bei den SWK übrigens von unserer 360 573 besucht, denn die ist seit ein paar Monaten an die SWK als Ersatzlok für deren DE1 vermietet. Diese erhält im Werk der Fa. Reuschling in Hattingen, wohin sie unsere 218 396 im vergangenen Jahr überführt hat, eine Remotorisierung nebst Hauptuntersuchung.

Grund für die Ausführung der Arbeiten an der V 65 in Koblenz ist deren Hallenkran, mit welchem sich die Arbeiten an der Lok recht angenehm ausführen lassen.

Stefan Raab



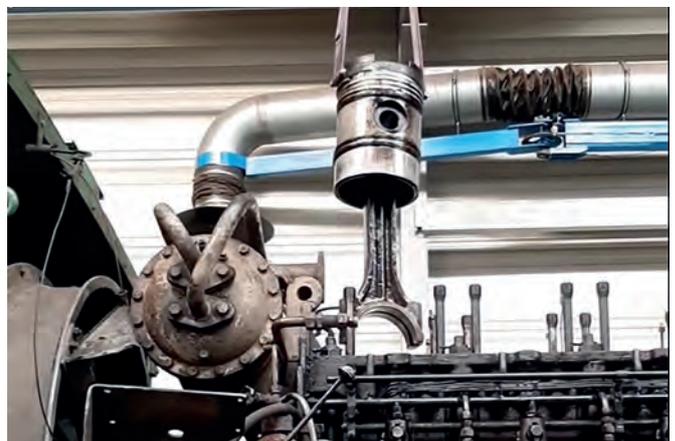
▲ Die Arbeiten an der Dampflokomotive 11sm gehen dem Ende entgegen. Am 02. März 2024 sind Martin und Thomas Bickenbach bei der Montage von Bauteilen im Bereich des Fahrwerks zu sehen.

Foto: Albert Lehmann



▲ Blick in die Werkstatt am 02. März: Links ist der angehobene VT 30 erkennbar, dessen Drehgestelle in der Zwischenzeit aufgearbeitet worden sind. Der Wagenkasten wartet noch auf seine Sanierung. Rechts ist ein Reservedrehgestell für unsere normalspurige 218 zu sehen.

Foto: Albert Lehmann



▲ Mit Hilfe eines Krans wird einer der sechs Kolben aus dem Motor der V65 gehoben.

Foto: Frank Muth

D5 mit Normalspurwagen auf der Hafengebahn

Mitte Dezember 2023 führte der Rhein Hochwasser, dessen steigender Pegel auch zahlreiche im Hafen zwischenabgestellte normalspurige Containertragwagen bedrohte. Um eine Überflutung der Waggonen zu vermeiden, wurden diese am 13. Dezember aus dem Hafen abgezogen und in den Umladebahnhof gebracht.

Da zu diesem Zeitpunkt alle Normalspurlokomotiven anderweitig im Einsatz waren, mussten für diese Aufgabe Schmalspurloks herangezogen werden. Die kleinen Loks D1 und D2 wären für diesen langen Zug zu schwach gewesen, so dass hierfür die D5 zum Einsatz kam. Mangels Normalspurruffer benötigte diese Lok dann allerdings doch wiederum die D1 als „Kuppelwagen“.

Felix Keldenich



▲ Die Dieselloks D5 und D1 waren am 13. Dezember 2023 mit einer langen Schlange von normalspurigen Containertragwagen auf der Brohler Hafengebahn unterwegs. Foto: Felix Keldenich

Bericht des Schatzmeisters

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

Ingeborg Schneider, Niederzissen

Heimatverein Oberzissen e.V.

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Bruchhausen-Vilsen

Heimatfreunde Weibern e.V.

Kultur- und Heimatverein Niederzissen e.V.

Kulturverein Brohl Aalschokker Katharina e.V.

Martin Pächer, Ingelheim-Wackernheim

Marion Pächer, Ingelheim-Wackernheim

Theresa Pächer, Ingelheim-Wackernheim

Sophia Pächer, Ingelheim-Wackernheim

Mathilda Pächer, Ingelheim-Wackernheim

Jörg Kohmünch, Sinsheim

Nicole Kohmünch, Sinsheim

Daniel Kohmünch, Sinsheim

Niklas Kohmünch, Sinsheim

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 VT30: Folgender Betrag ist bis zum 29. Februar 2024 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

264.752 €

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 29. Februar 2024:

Erwin Schneider, Isert

Daniel Junghans, Bad Neuenahr-Ahrweiler

Michael Haubner, Koblenz

Werner Zink, Bonn

Matthias Skeide, Königswinter

Marita Zoels, Würzburg

Bernd Hasbach, Neuwied

Annette Wigand, Sankt Augustin

Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH

Frank Lieberwirth, Potsdam

Jürgen Ranger, Fellbach

Hartwig Peter Maaßen, Bonn

Dietrich Küspert, Marseille

Ulrich Graffmann, Bonn

Paul Mandt, Bornheim-Merten

René Ölschlägel

Ulrich Schumacher, Bonn

Norbert Walter, Ravensburg

Wolfgang Kehren, Bonn

Andreas Otterbein, Kerpen

Wilfried Rink, Remagen-Oberwinter

Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn

Ulrich Clees, Bonn

Dr. Hartmut Stenz, Niederzissen

Anton Peter Müller

Martin Viertelhaus, Mannheim

Bernd Hasbach, Neuwied

Wolfgang Bauchhensß, Trier

Regelmäßig mit einem festen Spendenbetrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen

Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)

Rolf Toonen, Bonn

Tobias Baaden

Neues Winterkonzept kommt an

Seit vielen Jahren bieten wir im ersten Quartal eines jeden Jahres die beliebten Winterfahrten an. Während der Tourismus zu dieser Zeit in unserer Region weitestgehend im Winterschlaf schlummert, gelingt es uns erfreulicherweise zahlreiche Fahrgäste für einen Ausflug ins Brohltal zu motivieren. In diesem Jahr haben wir das Konzept der Winterfahrten erstmals in überarbeiteter Form angeboten, was durchweg zu positiven Rückmeldungen führte.

An jedem zweiten Sonntag im Januar und Februar war der „Vulkan-Expresß“ auch in diesem Jahr zwischen Brohl und Oberzissen unterwegs. Mit der – auch für Familien – sehr attraktiven Abfahrtszeit um 11:15 Uhr ab Brohl konnten wir die Züge gut füllen und die Gäste auf eine entspannte Reise bis Oberzissen mitnehmen. Am 21. Januar präsentierte sich das Brohltal, gefühlt zum ersten Mal seit Jahren, unter einer geschlossenen Schneedecke als Winter-Wonderland.

Am Bahnhof Oberzissen angekommen, haben wir eine geführte Wanderung für unsere Gäste angeboten, wobei wir aufgrund der hohen Teilnehmerzahlen die Gruppe in bis zu drei Touren aufteilten, die sodann auf verschiedenen langen Routen hinauf zur Grillhütte „Brohltalblick“ auf dem Marienköpfchen führten. Unterwegs boten unsere Wanderführer an interessanten Punkten wie dem Sauerbrunnen, der ehemaligen Seilbahn-Nachspannstation oder am Rodder Maar spannende Infos zu den Highlights unserer Region an, was dankend angenommen wurde!

Durch die unterschiedlich langen Routen entzernte sich die Ankunft an der Grillhütte spürbar, so dass der seitens unseres Partners Pierre Setzepfand vom Oberzissener Grill-Restaurant Gasper angebotene schmackhafte Eintopf in entspannter Atmosphäre im Innenbereich der Hütte oder aber am eigens entzündeten



▲ Am Tag vor der ersten Winterfahrt machte sich der Räumtrupp am 20. Januar 2024 auf den Weg ins Brohltal um die Gleise und Bahnsteige vorzubereiten. Die Gelegenheit wurde zugleich genutzt um einige Güterwagen zwecks Phonolithbeladung nach Brenk mitzunehmen. Hier ist die Räummannschaft im Bahnhof Burgbrohl zu sehen. Foto: Andreas Thiel



▲ Mit 218 Fahrgästen fuhr der „Vulkan-Expresß“ am 21. Januar 2024 durch das winterliche Brohltal, hier zu sehen in Weiler. Foto: Volkhard Stern

Lagerfeuer eingenommen werden konnte. Die Atmosphäre an der Hütte sowie der Eintopf wurden von den Gästen durchweg gelobt.

Nach dem Essen bestand für die Gäste die Möglichkeit, die geführte Winterwanderung fortzusetzen, z. T. wurde zum Kuchen im Neuen Maarhof erneut eingekehrt. Die positiven Rückmeldungen bereits während der Tour wirkten auf unser Personal hochmotivierend und sind Ansporn genug, dieses Angebot weiter zu verfeinern und auszubauen. Spontan wurde das Konzept somit auf zwei Sonntage im März ausgeweitet.

Beeindruckend empfand ich persönlich, wie weit manche unserer Fahrgäste angereist waren um gezielt das

Brohltal und seine Bahn zu erleben. Neben dem „üblichen“ Quellgebiet Köln/Bonn durften wir zahlreiche Gäste vom Niederrhein, aus dem Ruhrgebiet und auch aus dem Hunsrück und der Region Trier begrüßen. In beeindruckender Zahl reisten die Besucher auch aus dem Rhein-Main-Gebiet an, vereinzelt sogar von Mannheim und Stuttgart (!). Und so durften wir an den beiden ersten Terminen jeweils um die 200 Fahrgäste begrüßen, am 18. Februar sogar ca. 300! Mit diesen Zahlen können wir mehr als zufrieden sein – unterstreichen sie doch eindrucksvoll, welche Wertschöpfung der „Vulkan-Expresß“ dem Brohltal selbst in dieser touristisch vielfach „toten“ Jahreszeit beschert.

Michael Hergarten