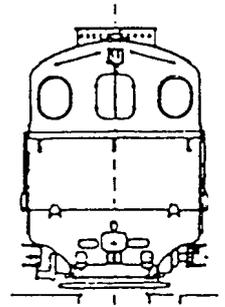


Die Brohltalbahn



Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

24. Jahrgang
Nr. 1 / 2012

Mit dem Nikolaus im Vulkan-Express



Der Zug mit Zustieg des Nikolaus in Schweppenburg (oben)
und bei Niederzissen (links und rechts unten)

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:

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
Daniel Brüser, Neuwied
Herman Bailey, Berlin
Gregor Deninger, Wiesbaden
Simeon Langenbahn, Burgbrohl
Stephan Pauly, Sinzig
Rolf Toonen, Bonn

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)

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

Konten der IBS:**Für Beiträge:**

Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
Konto-Nr.: 413195
IBAN: DE85 5775 1310 0000 413195
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Für Spenden:

Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
Konto-Nr.: 518 548
IBAN: DE85 5775 1310 0000 518548
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Satzherstellung und Druckabwicklung:

typeservice – von der Idee zum Druck
Deidesheimer Straße 2, 50739 Köln
Tel. 0221 / 3 56 71 27 ; Fax 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:

„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:

Die Ausgabe II/2012 von „Die Brohltalbahn“ erscheint im Juni 2012. Redaktionsschluß für die Ausgabe II/2012 ist der 30.04.2012.

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.

Titelfotos: Michael Baaden

INHALT:

Impressum	2
Auf ein Wort	3
Vereinsausflug 2011	4-5
Bericht des Schatzmeisters	5
Ein Tag bei der Brohltalbahn (7)	6-9
Blick über den Zaun (7)	9
Aus dem Betriebsalltag	10-11
Hochzeit im Vulkan-Expreß	12
Besuch vom Arbeitskreis Aartalbahn	13
Bahnhöfe in Brohl	14
Nachruf Dr. Geuckler	15
Bilderbogen Gleisbau	16

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.

Themenfahrten 2012 mit dem Vulkan-Expreß

01.04. Schlachtfestfahrt

Um 09:30 Uhr von Brohl/Rhein nach Engeln. Ab 11:00 Uhr im Bahnhof Engeln deftiges Schlachtessen. Rückfahrt um 14:20 Uhr, Rückkunft in Brohl um 15:40 Uhr.

04. + 11.04., 20.05., 17.06. Frühstücksfahrt

Um 09:30 Uhr von Brohl/Rhein durch den Vulkanpark nach Engeln. Frühstücken Sie unterwegs gemütlich mit einer bunten Auswahl von Gebäck, Wurst, Käse etc. Rückkunft in Brohl um 12:42 Uhr.
Weitere Termine: 22.07., 19.08., 16.09., 14.10.2012.

12.05. Früh-Kölsch-Fahrt

Um 14:10 Uhr von Brohl/Rhein nach Engeln. Wanderung bis Oberzissen. Von dort Rückfahrt nach Brohl. Nach Ankunft findet im Lokschuppen „ne Kölsche Ovend“ mit Musik und freier Beköstigung statt.

26.-28.05. Freifahrt für Kinder und Jugendliche

Gilt für alle Fahrten am Pfingstwochenende.

10.06. Drei-Quellen-Fahrt

Vom Bahnhof Brohl/Rhein starten wir um 09:30 Uhr. Fahrt bis Schweppenburg. Besichtigung der Mosenmühle (Wassermühle) mit dortigem Frühstück. Wanderung zu drei Mineralquellen bis Burgbrohl mit deftiger Verpflegung im Kahlenbergerhof. Weiterfahrt bis Engeln. Rückkunft um 17:42 in Brohl.

14. April 2012 um 14:30 Uhr Jahreshauptversammlung der IBS im Stadtschloss Sinzig (Konzertsaal), Barbarossastraße 35

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist wieder eine Ausgabe mit einer ansprechenden Vielfalt von Artikeln geworden. Besonders freue ich mich immer über die Berichte vom Bahnbetrieb und seinem Umfeld, welche auf diese Weise einen guten Eindruck von der Arbeit der Brohltalbahner vermitteln.

In den vergangenen Monaten hat sich wieder einiges getan, vor allem bei der Verbesserung der Infrastruktur. Besonders wichtig, aber auch sehr aufwendig und kostenintensiv, ist die Pflege und Erhaltung der Strecke im Brohltal. Dazu gehörte im November 2011 die Erneuerung von 600 m Gleis mit kompletter Bettung von km 5,9 bis 6,5 im Ortsbereich Burgbrohl sowie die dazugehörige Sanierung der Brücke bei km 5,4 über der Bahnhofszufahrt. Eine Fotodokumentation von Michael Baaden auf Seite 16 veranschaulicht den Umfang der Maßnahmen.

Damit wurde zusammen mit dem Bauabschnitt „Königsfelder Allee“ im März 2011 in Niederzissen sowie laufenden Reparaturen am Gleisbett und an Bahnübergängen mit tatkräftigem Einsatz unserer Gleisbaugruppe wieder viel zur Verbesserung des Fahrkomforts von unserem Vulkan-Express beigetragen. Nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang die Sanierung des Haltepunktes Tönisstein, welche dank großzügiger finanzieller Unterstützung des Unternehmens „Privatbrunnen Tönissteiner Sprudel“ bei Redaktionsschluss kurz vor der Vollendung stand.

Personell hat es auch Veränderungen gegeben. Unser langjähriger Mitarbeiter Helmut Hombach ist in den verdienten Ruhestand getreten; in seinem Falle ist es aber eher ein Unruhestand, denn als Mitglied der DGEG wird er sein umfangreiches Eisenbahnwissen weiter aktiv einbringen. Er bleibt mit uns u. a. auch als „Pate“ für die Aufarbeitung un-

serer zur HU anstehenden Lok V 65 „Inge“, welche sich nun bei der DGEG in Würzburg befindet, weiter in engem Kontakt. Vorrangiges Ziel ist dabei die Feststellung des Aufwandes, welcher für eine Hauptuntersuchung erforderlich ist.

Die V 65 wird besonders im Hafenerverkehr dringend benötigt, um höhere Zuggewichte über die Rampe aus dem Hafen bewältigen zu können. Die Einsätze der Schmalspurloks D 1 und D 2 auf dem Dreischienengleis sowie der kleinen Normalspurlok D 8 sind dafür nur eine verschleißfördernde Notlösung.

Am 15. Juli hat Timo Walbrück bei uns eine Ausbildung zum Bürokaufmann begonnen, sein Vorgänger Xao-Mingh Huoynh hat nach erfolgreichem Abschluss eine externe Anstellung gefunden. Wir wünschen beiden viel Erfolg und Freude bei ihrer neuen Tätigkeit.

Auch im alten Wagenschuppen wird weiter gewerkelt. Eine zugeschüttete Untersuchungsgrube wurde wieder freigelegt, was besonders für die angedachte Unterbringung der Dampfloks (ja, wir haben ja auch noch das Schätzchen aus Portugal!) hilfreich ist. Auch die Gleiszufahrt zum Schuppen incl. der Weichen im Schuppenbereich wird saniert.

Rückblickend auf das letzte Jahr entsprachen sowohl der Personen- und Güterverkehr im Brohltal als auch der Güterverkehr auf der Normalspur im Großen und Ganzen unseren Erwartungen. Beim Verkehr auf der Normalspur ist positiv zu vermerken, dass wir von TX-Logistik einen Auftrag für den Transport von Wein in Tankcontainern von Wiesbaden-Ost nach Mainz Hbf (Firma Henkell) erhalten haben.

Diese Verkehre finden zur Zeit zwar nur einmal pro Quartal statt, sind aber eine schöne Zusatzleistung, mit der wir das Triebfahrzeug für den Papierverkehr ins Lahntal, der zweimal pro Woche erfolgt, besser auslasten können.

Bei unserem Sorgenkind 11sm geht es nur langsam voran. Die Projektgruppe um Markus Mandelartz überwacht den Fortgang der Aufarbeitung. Der Kessel ist abgenommen und mittlerweile in Klostermansfeld eingetroffen. Zur Zeit wird am Vorderwagen der Lok gearbeitet, um die schon in der letzten Ausgabe geschilderten spät entdeckten Mängel zu beseitigen. Wir sind in intensiven Gesprächen mit dem Auftragnehmer MaLoWa, um die Kosteneskalation zu begrenzen.

Die Vertragskosten von seinerzeit 450.000 € sind schon um mehr als 100.000 € überschritten. Deshalb benötigen wir weiterhin Spenden für diese einmalige Lokomotive. Aus dem Bericht des Schatzmeisters auf Seite 5 geht eindrucksvoll hervor, dass die Spendentätigkeit nach wie vor hoch ist. Immerhin sind in den letzten drei Monaten rund 22.500 € hinzugekommen. Dafür möchte ich mich im Namen aller Brohltalbahner herzlich bedanken.

Im neuen Fahrplanprospekt für 2012 wurde neben einigen sonstigen Änderungen im Fahrplan das Wochenende 24./25.8. rot, d. h. „mit Dampfbetrieb“, gekennzeichnet. An jenem Wochenende ist ein Bahnfest anlässlich der Jubiläen „900 Jahre Burgbrohl“ und „25 Jahre IBS“ mit Sonderfahrplan vorgesehen.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass die 11sm zu diesem Termin noch nicht zur Verfügung stehen wird. Wir bemühen uns daher intensiv, eine auszuleihende Dampflokomotive dann nicht nur für das betreffende Wochenende, sondern auch für einige Tage länger Brohltal verkehren zu lassen.

Auf jeden Fall benötigen wir zum Bahnfest die Unterstützung durch freiwillige Helfer. Daher laden wir alle Interessenten herzlich ein, sich bei uns dafür einzubringen.

Und nun viel Spaß beim Lesen!

Karsten Friedrichs



Vereinsausflug 2011

Während die Oktoberwochenenden unser Betriebspersonal noch mit den letzten Fahrtagen des Vulkan-Expreß in Atem halten und im Dezember die Nikolausfahrten auf dem Programm stehen, ist der November einer der ruhigeren Monate im Brohltal. Eine gute Gelegenheit, einmal über den Tellerrand hinaus zu schauen, sich ein wenig auf die Vorweihnachtszeit einzustimmen und im Kreise des Vereins einen Ausflug zu unternehmen.

So fanden sich am Morgen des 19.11. etwa 20 Teilnehmer auf dem Bahnsteig in Bad Breisig ein, um einen schönen und interessanten Tag im Ruhrgebiet zu verbringen. Die erste Etappe unserer Reise führte uns über Oberhausen nach Hattingen, einer für das Ruhrgebiet eher kleinen Stadt, gelegen zwischen Bochum, Essen, Witten und Wuppertal direkt an der Ruhr. Vom zentral gelegenen Haltepunkt "Hattingen Mitte" aus machten sich die technisch Interessierten unter uns auf den Weg zur Westfälischen Lokomotiv-Fabrik Reuschling, kurz einfach nur „Reuschling“ genannt, um dort unter fachkundiger Führung von Matthias Schubbart und Heiko Hecht einen Rundgang durch die Hallen dieses vielseitigen Unternehmens zu machen. Hier gibt es – auch wenn man die Firma vorher schon kannte – immer viel Neues zu entdecken, interessante Fahrzeuge und Projekte zu bestaunen. Für viele war es auch die erste Möglichkeit, einmal zu sehen, wohin unsere Fahrzeuge eigentlich gebracht werden, wenn es einmal wieder heißt, dass „eine Lok beim Reuschling ist“.

Währenddessen hatte der Rest der Gruppe schon begonnen, die Hattinger Innenstadt zu erkunden. Fast

unerwartet in der durch Industrie geprägten Städtelandschaft des Ruhrgebiets, lädt hier der mittelalterliche Stadtkern mit einer großen Zahl an Fachwerkhäusern und den urigen Gassen zum Verweilen und Bummeln ein.

Nicht zuletzt ein guter Ort für eine gemütliche Mittagspause, auch für die mittlerweile von der Firma Reuschling Zurückgekehrten.

Unbeobachtet hatte derweil unser „vereinseigener Straßenbahnfahrer“ und Organisator des Ausflugs Michael Hergarten – ihm sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt – unseren Sonderstraßenbahnwagen zur Endhaltestelle „Hattingen Mitte“ im Netz der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) gebracht. Von dort brachen wir auf dem Laufweg der Straßenbahnlinien 306 und 308 vom beschaulichen Hattingen in Richtung der Großstadt Bochum auf.

Der von Düwag gebaute Stadtbahnwagen Typ M gehört zu den älteren Fahrzeugen, die noch regelmäßig bei der BOGESTRA eingesetzt werden. Bei der Spurweite der Straßenbahn von einem Meter fühlten wir uns als Meterspureisenbahner natürlich direkt wie zu Hause, nur an „den Draht“, der mit seinen 750 Volt Gleichspannung die Fahrzeuge mit Energie versorgt, muss man sich kurz gewöhnen.

Schnell wird, von Hattingen her kommend, fast unmerklich die Grenze zum Bochumer Stadtgebiet in Richtung des Bochumer Hauptbahnhofes überquert. Beeindruckend ist hier immer wieder, welche Steigungen die Straßenbahntriebwagen in kürzester Zeit erklimmen. Direkt hinter der Haltestelle „Bergmannsheil“ verlässt die Bahn nun den in Mittellage liegenden Bahnkörper und wird zur „U-Bahn“. Vorbei am Hauptbahnhof bis hinter die Haltestelle „Planetarium“ bewegen wir uns unter der Erde fort. Kurz danach ist der erste Zielpunkt erreicht, die Haltestelle vor dem Revierpower Stadion, wahrscheinlich eher bekannt als Ruhrstadion. Hier wenden wir, es geht zurück in den Tunnel Richtung Hauptbahnhof, um dort auf den Weg der Linie 310 zu wechseln. Unser nächstes Ziel ist der Betriebshof Engelsburg. Erst 2005 auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Engelsburg eröffnet, ist er einer der größten und modernsten in Europa. Während uns eine Führung durch die Werkstätten an diesem Tag leider nicht möglich war, gab es aber auch in der Fahrzeughalle viel Interessantes zu sehen. Vom modernen Variobahn-Triebzug aus dem Hause Stadler über die Fahrzeuge zur Bahninstandhaltung bis hin zum Museumstriebwagen war hier alles vertreten.



Mit dem Triebwagen 326 im Betriebshof Engelsburg



Fahrt über die Strecke 310 nach Witten

Nach einem kurzen Gruppenfoto vor der Halle ging es zurück auf die Strecke, wieder auf dem Weg der Linie 310, nur jetzt in umgekehrter Richtung nach Witten. Eine letztes Mal am Bochumer Hauptbahnhof vorbei, verlassen wir den Tunnel nun hinter der Haltestelle „Lohring“. Von dort geht es zweigleisig, in Mittellage und zu einem guten Teil auf einem eigenen Bahnkörper, immer entlang der Wittener Straße bis zur Haltestelle „Unterstraße“. Dort müssen wir eine Zugkreuzung mit dem planmäßigen Linienverkehr abwarten, um auf den nun anschließenden eingleisigen Streckenabschnitt einfahren zu können. Die nächste Möglichkeit zur Kreuzung besteht erst wieder an der Haltestelle „Am Honnengraben“, hier begegnen wir einem Schleifwagen zur Reinigung der Schienen.

Nach einem kurzen, aber umso schöneren Streckenabschnitt durch den Wald, nähern wir uns dem Wittener Stadtgebiet. Hier wird die Strecke wieder zweigleisig und führt unter anderem direkt durch die belebte Fußgängerzone in der Wittener Innenstadt. Kurz hinter dem Wittener Hauptbahnhof, abermals eingleisig, verlassen wir auch schon wieder die Innenstadt, um bald auf eigenem Bahnkörper, etwas entfernt von der Straße, fast in Manier einer „richtigen Eisenbahn“, der Endhaltestelle „Heven Dorf“ entgegenzusteuern. Dort wird gewendet, und es geht zurück zum Hauptbahnhof in Witten; hier steigen wir um in die S-Bahn nach Dortmund, dem letzten Ziel und vielleicht geheimen Höhepunkt des Tages.

Vom Dortmunder Hauptbahnhof ist der dortige Weihnachtsmarkt in kurzer Zeit zu erreichen. In dessen Mitte steht der 45 m hohe und reich geschmückte Weihnachtsbaum, leider waren wir aber einen Tag zu früh, um auch die Baumbeleuchtung in Aktion erleben zu können.

Hier konnten nun alle, vor der Heimreise in Richtung Brohl, nach eigenem Geschmack den gelungenen Tag bei dem einen oder anderen Glühwein und gemütlichem Gespräch ausklingen lassen.

Text und Bilder:

Simeon Langenbahn

Bericht des Schatzmeisters

Spendenaktion 11sm:

Folgender Betrag ist bis zum 31.01.2012 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

341.900 €

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 EUR 50 erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflokomotive 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31.01.2012:

Winfried Bergmann, Wuppertal

Hans Josef Merzbach, Bonn

Alois Lichter, Bad Breisig

**Michael Baaden,
Ransbach-Baumbach**

Klaus Nieten, Adenau

Manfred Stützer, Königswinter

Joachim Pawlowski, Bonn

**Peter-Paul Mandt,
Bornheim-Merten**

Bernd Jäger, Rodgau

**Dr. Erich-Joachim Günter,
Meckenheim**

Hartwig Peter Maassen, Bonn

Dieter Schürmann, Burgbrohl

Günter Herbst, Mainz

**VW Entfallteiledienst
Gutsche GmbH, Bonn**

Rolf Toonen, Bonn

Michael Wildt, Münster

Rolf-Friedrich Kleine, Bonn

**Grill-Restaurant Gasper GmbH,
Oberzissen**

Harald Stein, Bonn

Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn

**Stefan Karl Langenbahn,
Burgbrohl**

Anton Lankes, Bonn

Ulrich Schumacher, Bonn

Mathias Grüne, Meckenheim

**Brohltal-Schmalspureisenbahn
BetriebsGmbH**

Michael Haubner, Koblenz

Klaus Schönenkorb, Köln

Ernst Krusemarck, Troisdorf

Jürgen Burkard, Heimersheim

Helmuth Hombach, Würzburg

Rudolf Gesell, Andernach

Ralf Schellhammer, Stuttgart

Stephan Käufer, Bonn

Dieter Buddrus, Cottbus

**Jürgen Cadenbach,
Mönchengladbach**

Werner Bierbrauer, Andernach

Manfred Rhodius, Burgbrohl

Werner Knopf, Oppenheim

Dr. Ulrich Hauth, Koblenz

Allen Spendern sagen wir danke für ihre wichtige Unterstützung. Wer noch nicht gespendet hat, ist bei uns herzlich willkommen! Wir benötigen die Hilfe von jedermann, um die Dampflokomotive finanzieren zu können.

Tobias Baaden

Ein Tag bei der Brohltalbahn (Teil 7) Aktivitäten im Hafen und Umladebahnhof

Heute will ich von einem spontanen Besuch der Brohltalbahn berichten. Bei der sommerlichen Stippvisite, zu der ich mich ohne besondere Erwartungen entschlossen hatte, war auf den ersten Blick festzustellen, dass im Umladebahnhof außergewöhnlicher Betrieb herrschte. Neben der V 200, die ja nicht so häufig in ihrem Heimatbahnhof anzutreffen ist, stand dort ein ganzer Zug Fac-Wagen. Ferner schien Lok D 2 im Einsatz zu sein, denn sie stand mit offener Tür ebenfalls im Umladebahnhof (Bild 1).

Also habe ich kurz in der Werkstatt nachgefragt, und schon war klar, dass ich zufällig einen guten Tag erwischt hatte, über den zu berichten lohnend sein würde. Es stand nämlich umfangreicher Verkehr und Umladung von Lavasplitt im Hafen an. Diese recht außergewöhnliche Gelegenheit wollte ich mir nicht entgehen lassen.

Hintergrund ist folgender: In der Eifel gibt es vulkanisches Gestein, das als Grundlage für Dachbegrünungen verwendet wird. Dieser Lavasplitt wird per LKW abtransportiert und neuerdings im Brohler Hafen auf die Bahn umgeladen. Das Material ist in der Schweiz stark nachgefragt und wird per Bahn angeliefert.

Stefan Raab erklärt mir später, dass es sich bei dem Gemisch genau genommen um Lava und Bims handelt, aber da ich bereits in Ausgabe II-III/2010 über Lavasplitt-Transporte der Brohltalbahn berichtet habe, möchte ich bei dem Begriff „Lavasplitt“ bleiben. Von 2006 bis 2010 wurde der Lavasplitt im Hafen Andernach auf die Bahn verladen. Die Zustellung und Abholung der Wagen nach/von Andernach Hafen erfolgte durch die Brohltalbahn, und den Weitertransport besorgte die SBB-Cargo Deutschland ab Brohl DB und



Bilder 1 (oben) bis 3 (unten)

Köln-Eifeltor (später auch Köln-Nippes). Da die SBB den Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr unter 600 Tonnen Ladevolumen aus Wirtschaftlichkeitsgründen in Deutschland jedoch eingestellt hat, und die Lavasplittzüge mit 400-500 Tonnen diese neue Mindestmenge nicht erreichen, musste ein neuer Weg gefunden werden, um das Material in unser südliches Nachbarland zu transportieren.

Hier sprang nun überraschend die DB-Tochter Schenker ein. Diese übernimmt im Auftrag der Brohltalbahn seit 2011 den Ferntransport von Andernach zur Entladestelle in Rotkreuz in der Schweiz. Die Umladung von LKW auf die Bahn erfolgt seither im Hafen Brohl durch den bewährten Kooperationspartner Hafen Brohl GmbH, und die Zustellung von Brohl Hafen nach Andernach DB übernimmt die Brohltalbahn.

Den Neuverkehr zum Hafen wollte ich mir daher nicht entgehen lassen; er findet einmal monatlich statt, außer im Winter. Nach der Mittagspause begleitete ich daher die beiden Aktiven Frank Muth und Jeffrey Dhillon; letzterer war mal wieder ehrenamtlich im Einsatz und nutzte seinen Sommerurlaub, um die Kollegen zu unterstützen.

Zunächst mussten die beiden die von der DB angelieferten Fac-Wagen entleeren, denn in den Waggons war zuvor Schotter transportiert worden, und Reste davon befanden sich noch in den Wagen; diese mussten unbedingt entfernt werden, da jetzt Lava-Splitt zu transportieren war. Diese Nachlässigkeit der DB verursacht für unsere Brohltalbahner zusätzliche Arbeit, die verständlicher Weise mit entsprechender Verärgerung quittiert wurde.

Nachdem die Rest-Entladung erledigt war, wurden 4 leere, „normalspurige“ Waggons von der „schmalspurigen“ D 1 über das Dreischienengleis zum Hafen geschoben (Bild 2). Dort standen



Bilder 4 (oben) und 5

bereits 4 zuvor angelieferte Fac-Wagen, von denen der erste gerade beladen wurde.

Die neu angelieferten Waggons wurden zunächst im rheinseitigen Gleis mit den dort zuvor abgestellten Wagen zusammengekuppelt und der ganze Zug schrittweise weiter vorgeschoben (Bild 3), damit der Kran die vorderen 4 Wagen komplett beladen kann (Bild 4). Da das Ladegleis nicht lang genug

ist, konnten im ersten Schritt nur die ersten 4 Wagen beladen werden.

Deswegen ist es nötig, den ganzen Zug wieder über die Weiche zurück zu ziehen, die beladenen Wagen ins straßenseitige Nachbargleis zu schieben (Bild 5) und dort abzustellen. Ich bin schwer beeindruckt, dass die kleine Lok D 2 so viel Kraft hat, die großen, normalspurigen Waggons problemlos zu befördern, und das rutschfrei sogar

über die recht steile Rampe an der Hafenausfahrt.

Anschließend wird der Zug wieder getrennt und die 4 leeren Wagen werden nach dem erneuten Umsetzen über die Weiche zurück ins rheinseitige Ladegleis geschoben (Bild 6). Jeffrey bugsiert die Waggons wieder ganz ans Ende in Reichweite des Ladekrans, und so entsteht durch die beiden Zugteile in den nebeneinanderliegenden Hafengleisen ein sehr geschäftiger Eindruck, den ich mit der Kamera trotz ungünstiger Lichtverhältnisse unbedingt festhalten möchte (Bild 7).

Nun wird auch die zweite Zug-einheit Schritt für Schritt befüllt. Dies erfolgt mit Hilfe eines mobilen Krans; der letzte der beiden schienengeführten Ladekräne aus den 1970er Jahren wurde ja leider vor einigen Monaten demontiert. Die Beladung geht erstaunlich schnell vonstatten und der Kranführer zeigt bei der Gelegenheit einmal mehr sein Können.

Während Frank den schrittweisen Vorschub an der Zugspitze über Funk dirigiert, steuert Jeffrey die nachschiebende Lok. Noch bevor die letzten Waggons beladen sind, wird die Lok abgekuppelt und setzt erneut über die Weiche um, diesmal ohne Wagen (Bild 8), um mit den abgestellten, vollen Wagen im Nachbargleis zusammengekuppelt zu werden.

Erst in der Nachschau beim Betrachten der Bilder verstehe ich den Sinn der für mich etwas verwirrenden „Rangiererei“: Um keine Zeit zu verlieren, werden die ersten 4 vollen Waggons schon in den Umladebahnhof gefahren, während die letzten Wagen der zweiten Einheit schon richtig positioniert sind und noch beladen werden.

Unter zeitökonomischen Gesichtspunkten ist das die optimale Lösung. Ganz schön clever, denke ich mir, während ich diese Zeilen schreibe.



Bilder 6 (oben) bis 8 (unten)

Ich begleite die beiden daher auf dem Transport der ersten Fuhre zum Umladebahnhof. Die Lichtzeichenanlage an der Kreuzung mit der B 9 wird dabei frühzeitig eingeschaltet, und der Überweg zusätzlich von Frank Muth gesichert. Er berichtet, dass die Autofahrer die roten Lichter nicht immer ernst nehmen, da der Bahnübergang so selten benutzt wird.

Durch die rechtzeitige Absicherung muss der Zug nicht angehalten werden, was das Material schont. Im Umladebahnhof erfolgt dann die Zusammenstellung des Zuges für den Weitertransport mit normalspuriger Zuglok nach Andernach.

Ich begeben mich jedoch zu einem Besuch in die Werkstatt. Stefan Raab nimmt sich die Zeit, mir die Details zu erläutern, damit ich darüber an dieser Stelle berichten kann. Als ich etwas später wieder zum Umladebahnhof zurückkehre, stelle ich fest, dass die V 200 und einige der beladenen Waggons schon verschwunden sind. Scheinbar ist der Lavasplitt schon auf dem Weg nach Andernach.

Ich freue mich, dass im Hafen wieder „richtiger“ Güterverkehr stattfindet und entsprechender Betrieb ist „wie in alten Zeiten“, als noch regelmäßig Phonolith verladen wurde. Ich erinnere mich noch gut an einen der letzten Züge, die bis 1995 auf dem Bunkergleis entladen wurden und bin etwas erschrocken, dass das schon über 15 Jahre her ist.

Nun also gibt es wieder regelmäßigen Umladeverkehr; Kompliment den Verantwortlichen, die diesen Auftrag an Land gezogen haben.

Ein herzliches Dankeschön auch den fleißigen Brohltalbahnern, die mir erlaubt haben, den Einsatz zu begleiten und zu dokumentieren. Freiwillige Helfer waren auch bei dieser Gelegenheit wieder im Einsatz und sind bei der Brohltalbahn stets herzlich willkommen.

Rolf Toonen

Blick über den Zaun (7)

Feldbahnlok kommt nach fast 80 Jahren Abenteuer Afrika in die alte Heimat zurück

Könnte sie sprechen, hätte die Dampflokomotive „Orenstein & Koppel (O&K) Nr. 12493“ wohl allerhand zu berichten. 1934 in Berlin-Drewitz hergestellt, machte sie sich zunächst auf die Reise nach Portugiesisch Westafrika, wo sie Jahrzehnte auf der Rohruckerplantage Companhia do Assuca de Angola genutzt wurde.

Bei den Bürgerkriegen immer hautnah mit dabei, waren die Zeichen der Zeit auch an der Dampflokomotive nicht spurlos vorübergegangen. So befand sich die „alte Dame“ mit einer Spurweite von 500 mm in einem desaströsen Zustand, als Lukas Nel vom „Sandstone Heritage Thrust“ sie 2003 nach Südafrika überführte und ihr wieder zu neuem Glanz verhalf.

Als ehemaliger Chef des Dampflokausbesserungswerkes der Südafrikanischen Eisenbahn in Bloemfontain hat er sich zum Ziel gesetzt, Dampflokomotiven für die Museumsbahn der Sandstone Farm in

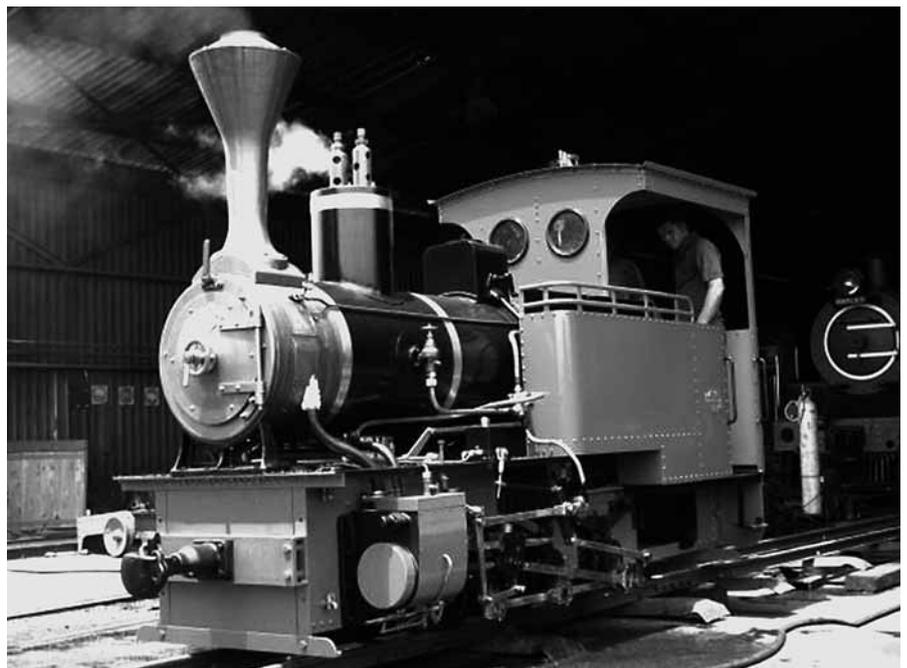
diesem mittlerweile historischen AW zu restaurieren.

Da die Sandstone-Bahn eine Spurweite von 610 mm aufweist und die Umspurung bei der genannten Lok schwierig war, wurde sie zum Verkauf angeboten.

Nach einiger Zeit wurde das „Feldbahnmuseum 500 e. V.“ auf die Seltenheit aus Südafrika aufmerksam und sicherte sich im November letzten Jahres eine der wenigen weltweit verbliebenen dreiachsigen Dampflokomotiven der Spurweite 500 mm.

Am 21. März 2011 traf die geschichtsträchtige Lok nach Verschiffung aus Durban im Feldbahnmuseum in Nürnberg ein. Schon im Mai 2011 erfolgte nach diversen Umbauten und Anpassungen die Jungfernfahrt. Ihren ersten großen Einsatz hatte die 30 PS-Lok zum Fahrtag am 04.06.2011.

Text und Foto: **Herman Bailey**
Deutsche Afrika-Stiftung e. V.



Die Lokomotive nach der Aufarbeitung in Bloemfontain, kurz vor der Verschiffung

Aus dem Betriebsalltag: WINTERFAHRT MIT DEM GÜTERZUG

Bei der Winterfahrt am 12. Februar 2012 wurden, wie auch bei der Winterfahrt am 29. Januar 2012, im Personenzug Güterwagen mitgeführt. Die Fahrt begann pünktlich um 10:15 Uhr in Brohl.

Von Brohl aus fuhr der Zug, der aus den Diesellokomotiven D 1 und D 2, dem Gepäckwagen 117, dem Getränkewagen 31, dem Personenwagen 38 und vier Güterwagen mit leeren Containern bestand, ins Brohltal. Nach einem Aufenthalt in Niederzissen (Bild 1) hatten die Fahrgäste in Oberzissen die Möglichkeit, entweder an einer geführten Wanderung teilzunehmen oder aber mit dem Güterzug weiter nach Brenk zu fahren.

Die meisten Fahrgäste entschieden sich für die Wanderung, aber zwei Eisenbahnfans fuhren mit uns nach Brenk. Aus diesem Grund wurde der ganze Zug mit nach Brenk genommen und nicht, wie sonst üblich, die Personenwagen in Oberzissen abgestellt und nur mit den Güterwagen nach Brenk gefahren. Als der Zug dann in Brenk ankam, wurde er rückwärts ins Ladegleis geschoben (Bild 2).

Bevor die Wagen beladen wurden, mussten erst die Ladeluken der Container geöffnet werden. Nach dem dies erledigt war, wurden die Container so weit unter die Ladebrücke geschoben (Bild 3), bis dass die Ladeluken sich unter dieser befanden, damit ein „Rüssel“ heruntergelassen und somit das Phonolith in die Container gefüllt werden konnte. In drei der vier Wagen haben wir je 29,5 t Phonolith und in einen 29,0 t verladen.

Nachdem die Wagen alle voll und die Ladepapiere fertig gestellt waren, wurden die Lokomotiven umgesetzt (Bild 4 mit v. l. Daniel Brüser, Thomas Bickenbach und

Markus Degen). Die Rückfahrt nach Oberzissen konnte somit angetreten werden. In Oberzissen angekommen, musste noch auf die Wandergruppe gewartet werden (Bild 5).

Als diese eingetroffen war, ging es zurück nach Brohl. Thomas Bickenbach sicherte in Niederzissen den BÜ zusätzlich mit einer Flagge (Bild 6). In Brohl wurde dann nach

nochmaligem Umsetzen der gesamte Zug in den Umladebahnhof gefahren (Bild 7), von wo aus dann die Container weiter auf der Straße transportiert werden.

Die beiden Maschinen fuhren dann mit dem Personenzug zurück zum Betriebshof (Bild 8).

Text und Fotos: **Daniel Brüser**



Bilder 1 (oben) und 2



Bilder 3 (links) und 4



Bilder 5 (links) und 6



Bilder 7 (links) und 8

Hochzeit im Vulkan-Express

Nach einiger Zeit hatten wir dieses Jahr wieder einen Hochzeitszug auf der Brohltalbahn, und zwar einen richtigen mit Trauung im Zug. Diese besondere Form der Eheschließung spendeten (gönnten) sich Martina Walter und Jörg Kasper aus Ebernhahn im Westerwald. Nachdem in den Tagen zuvor der VB 50 von den Eheleuten besichtigt und schön geschmückt worden war, begab man sich am 21.04.2011 mit der illustren Hochzeitsgesellschaft (über 40 Personen) im „Vulkan-Express“ durch das Brohltal.

In Burgbrohl angekommen, erwarteten alle gespannt die Standesbeamtin der Verbandsgemeinde Brohltal, Frau Alexandra Schleich, die im VB 50 so dann zu Ruhe und Aufmerksamkeit aufrief. Schließlich trauten sich hier zwei Menschen zur gemeinsamen Zukunft. Trotz der vielen anwesenden Kinder (u. a. davon vier der Frau und eines des Mannes) gelang es der Standesbeamtin im doch recht langen VB 50, die amtliche Zeremonie mit menschlichen Worten würdevoll zu gestalten.

Im offenen Versorgungsabteil war der auch mit einem Modellbahnzug geschmückte Amtstisch aufgebaut. Die Eheleute saßen an der gegenüberliegenden einsitzigen Fensterseite. Zum Jawort erhoben sich alle im Waggon, die Ringe wurden gegenseitig angesteckt. Die Ehe war geschlossen. Fast im nächsten Moment hörte man ein lauter werdendes Rumpeln und Brummen. Auf dem Nebengleis fuhr gerade der Güterzug nach Brenk durch den Bahnhof. Das ist aktive Kleinbahn. So dann trat wieder Ruhe ein. Die Ehe wurde nun mit Brief und Siegel und Unterschrift amtlich beglaubigt. Frau Schleich verabschiedete sich, nicht ohne vorher die Brohltalbahn als außerordentlichen Ort der Eheschließung und die Erhaltung

einer schönen Eisenbahn angesprochen zu haben. Sodann gab es eine Gratulationscour auf dem Bahnsteig mit Sekt, Blumen, Musik und Bild aufnehmen vor Lok und Wagen.

Anschließend hieß es einsteigen zur Weiterfahrt mit dem Hochzeitsexpress nach Oberzissen. Dort angekommen, wurde die aufgebaute dreistöckige Hochzeitstorte von beiden Eheleuten gleichzeitig angeschnitten. Wer von beiden das Messer mehr geführt hat, soll nicht herausgefunden werden. Auf jeden Fall ergaben sich auch hier im Beisein der vielen Verwandten und Freunde/innen schöne Bilder von einem glücklichen Ehepaar. Man kennt sich auch nicht erst seit gestern. Herr Kasper ist Modellbauer und Ei-

senbahnfreund, er kannte die Brohltalbahn bereits von früheren Besuchen. So war es nahe liegend, die Hochzeit im „Vulkan-Express“ auszurichten, was nun gar nicht alltäglich ist. Erlebnis- und Erinnerungswert werden hoffentlich lebenslang im Kopf bleiben.

Anlässlich der Gambrinusfahrt übergaben die Eheleute Kasper eine Bilddokumentation von der Hochzeitsfahrt, die wir im Bahnhof aushängen werden. Die Bilder von diesem Anlass dürfen und sollen für die außergewöhnliche Brohltalbahn jederzeit Werbung machen und für die originelle Art der Eheschließung ganz besonders.

Text und Fotos: **Michael Baaden**



Ankunft des Zuges in Burgbrohl und die anschließende Trauung im VB 50



Arbeitskreis Aartalbahn e.V.

zu Besuch bei der Brohltalbahn

Einer schönen Tradition folgend, unternehmen die Mitglieder des Arbeitskreises Aartalbahn jedes Jahr einen Ausflug zu einem eisenbahntechnisch interessanten Ziel. In 2011 hieß dieses: Brohl am Rhein.

Da der Verfasser dieser Zeilen sowohl beim Arbeitskreis als auch bei der Brohltalbahn Mitglied ist, folgte er der Einladung natürlich besonders gern. Treffpunkt war am Morgen des 31. Juli 2011 in Diez an der Lahn.

Von dort ging es mit einem Regelzug bis Koblenz, nach Umsteigen weiter nach Brohl. Dort erreichten wir nach kurzem Fußmarsch das Restaurant "Anker", in dem ein leckeres Mittagessen auf uns wartete.

Michael Baaden von der Brohltalbahn begrüßte uns im "Anker" und hatte eine Überraschung für uns parat: Unsere Gruppe wurde von der Schmalspurbahn fast direkt vor der Türe abgeholt - die Diesellok D 5 der Brohltalbahn war mit einem Waggon über das Hafengleis bis in unmittelbare Nähe des Restaurants gekommen.

Unser Waggon wurde dann im Schmalspurbahnhof Brohl, etwas oberhalb des Normalspurbahnhofs gelegen, mit einem regulären Zug vereinigt, und es ging auf die Strecke hinauf nach Engeln, dem Endpunkt der Bahn. Unterwegs erfuhren wir allerhand Interessantes über die Bahn, die in ihren Anfangsjahren abschnittsweise als Zahnradbahn betrieben wurde.

Angenehm aufgefallen ist denjenigen, die erstmals bei der Brohltalbahn waren, der ausgesprochen gute Pflegezustand der Fahrzeuge, sowie die herzliche und freundliche Art des Personals, die spüren ließ, dass man hier mit Begeisterung und viel Herzblut bei der Sache ist.

In Engeln kehrten wir zu Kaffee und Kuchen in die Vulkan-Stube ein, bevor es in gemütlicher Fahrt zurück nach Brohl ging. Dort blieb noch Zeit, die im Bahnhof abgestellten Fahrzeuge zu betrachten, unter anderem eine unlängst aus Portugal erworbene Dampflokomotive der Bauart Mallet, einst bei Henschel in Kassel produziert, die eines Tages betriebsfähig aufgearbeitet werden soll.

Zunächst aber freut man sich in Brohl auf die Rückkehr der Lok 11sm, einer über 100 Jahre alten Mallet-Lokomotive, die auf der Strecke heimisch ist, aber seit über 40 Jahren außer Betrieb war. Wie uns erzählt wurde, wird die Lok mit großem Aufwand bei der MaLoWa instand gesetzt – Spenden sind je-

derzeit ausdrücklich erwünscht, denn im Laufe der Aufarbeitung traten ständig neue Schäden zutage, von denen man vorher keine Kenntnis hatte, was die Kosten weit über den ursprünglich geschätzten Rahmen ansteigen ließ.

Die Lokomotive wird im Laufe des Jahres 2012 zurück erwartet, es kündigt sich also in Brohl ein großes Ereignis an.

Für uns ging es schließlich mit den Regelzügen wieder zurück nach Diez. Viele interessante Gespräche und schöne Eindrücke hatten den Tag zu etwas besonderem werden lassen. Ich hoffe, dass ich nicht der einzige bin, der beschlossen hat, bald wieder ins Brohltal zu reisen.

Text und Fotos: *Gregor Deninger*



Die Reisegruppe in Brohl (oben) und der Zug kurz vor der Rückfahrt aus Engeln

Bahnhöfe Brohl B.E. und DB

Die geplante Umgestaltung der Brohler Bahnhofsumfelder (siehe „Die Brohltalbahn“ 1/2011) haben den Autor veranlasst, sich darüber ein paar Gedanken zu machen. Auch im Rheintal ist die „Renaissance der Bahnhöfe“ als Idee aktuell. In Brohl haben wir einen Bahnhofsvorplatz für zwei Bahnhöfe. Er ist eigentlich ein Wendepunkt für den Omnibus- und Kfz-Verkehr. Auch wegen mehrerer unordentlich geflickter Fahrbahnaufbrüche sieht er recht liederlich aus. Der Wendebereich wird immer wieder als Parkplatz missbraucht. Die Telefonbude wurde schon vor einiger Zeit entfernt.

Der gegenwärtige Zustand der Grünanlagen ist gärtnerisch von Zufälligkeit und Wildwuchs geprägt. In den letzten zwanzig Jahren wurde öfter bereits kräftig ausgedünnt. Mit einer planerischen Gestaltung hat die Situation wenig zu tun. Die regelmäßige botanische Pflege beschränkt sich lediglich auf Randbereiche, die aber keinen schlechten Eindruck hinterlassen. Wie nehmen unsere Fahrgäste diesen Bereich um die Bahnhöfe wahr, wenn sie aus Zügen und Bussen treten? Oder anders: Wie präsentieren wir unser Entrée, was die eigentliche Visitenkarte der Brohltalbahn darstellt? Obwohl das Gelände als Eisenbahngelände erst einmal keinen hohen ästhetischen Eigenwert besitzt, so verdient jedoch heutzutage bei einer Museums- und Touristikbahn der Eingangsbereich bei einer Neuherstellung hohe gestalterische Qualität. Fahrgäste sollen auf eine interessante Eisenbahnfahrt als echte Erlebnisreise eingestimmt werden. In unserem Fall sollte man also nicht nur so in einen Zug steigen können oder einfach nur umsteigen.

Früher fuhr man nicht aus Spaß mit der Bahn. Da kam es wirklich auf eine gute schnelle Umsteigever-

bindung an. An den beiden Bahnhöfen findet der Übergang von Normal- auf Schmalspur also Großbahn auf Kleinbahn statt (oder umgekehrt). Wo kann man das noch erleben, was früher durchaus öfters vorkam? Die Funktion bei einer Museumsbahn könnte heute zusätzlich anbieten: Schauen, erleben, fühlen, was im Bahnhof sowie im Bahnbetrieb geboten wird. Im Bahnhof Brohl B.E. wird richtig rangiert. Wann erlebt ein Fahrgast so etwas noch? Bei der großen DB geht mehr als nur die Post durch den Bahnhof. Aber auch längere Aufenthaltsqualitäten wie Ausspannen, Beschäftigung mit den ausliegenden Prospekten und Plakaten der regionalen Tourismusanbieter, Restaurationen, Gespräche mit Bahnbediensteten etc. sollten möglich sein. Kurt Tucholsky schrieb über den Bahnhof als ein Ort der Inspiration: „Aber hier ist Aufenthalt“. Der Bahnhof ist auch heute das perfekte Symbol für Horizont, Aufbruch, Reise, Abfahrt, auch auf der Ebene der Emotionen. Nicht umsonst bitten wir unsere Fahrgäste, ca. 1/2 Stunde vor der Abfahrt einzutreffen, damit sie sich noch etwas richten können. Am Kiosk kann man Proviant einkaufen, im Bahnhof gibt es Fahrkarten, Mitbringsel und Literatur zu erwerben.

In wieweit man das alles auch für Wanderer, Radfahrer und andere Touristen ausbaut, bleibt zu überlegen. Es ist wohl recht ambitioniert, den Bahnhofsbereich (also DB und B.E.) als einheitliches Touristik-

Drehkreuz mit Info- und Versorgungsmöglichkeiten anzusehen. Danach sollten sich aber auch Ausführungsqualität und Anspruch als präsentables Eingangstor zum touristisch und geologisch interessanten Vulkanpark richten, z. B. mit gebietstypischen Baumaterialien. Das wächst dann über die Eisenbahn hinaus, und das soll es auch. In einem gewissen Sinn bietet sich der Bahnhof Polch als touristisches Vergleichsobjekt an. Ein Radwegkreuz mit zwei unterschiedlichen Eisenbahnen und den Anfangspunkt mehrerer Buslinien unter einen Hut zu bekommen ist schon eine löbliche Aufgabe für den Planer. Wann gibt es endlich einen durchgehenden Rad- und Wanderweg im Brohltal und entlang der linken Rheinstrecke der DB in Brohl nach Namedy? Fühlt sich denn niemand für die Realisierung zuständig?

Deswegen sollten wir, also alle, also DB, BEG, IBS, Gemeinde, bestrebt sein, Gelände und Gebäude des DB- als auch des B.E.-Bahnhofs nicht ästhetisch verarmen und moderne (billige) Stillosigkeit eintreten zu lassen. Dazu liegen leider bereits einige Voraussetzungen vor. Dies gilt es bald umzukehren, nicht erst in zehn Jahren. Rein funktional-technische Gestaltung des öffentlichen Raums ist das Eine. Der gebührende Empfang der Fahrgäste mit einem attraktiven Bahnhof und seinem gepflegten reizvollen Umfeld ist das Andere.

Text und Foto: **Michael Baaden**



Wirken nicht gerade einladend: DB-Bahnhof und Bahnhofsvorplatz

In Memoriam Dr. Karlheinz Geuckler

Zum Tode des langjährigen obersten Betriebsleiters der Brohltal-Eisenbahn

Über 20 Jahre lang prägte Dr. Karlheinz Geuckler als technischer Geschäftsführer der Deutschen Eisenbahngesellschaft sowie als Oberster Betriebsleiter für zahlreiche Nichtbundseigene Eisenbahnen – so auch der Brohltal-Eisenbahn – das Erscheinungsbild und die Entwicklung zahlreicher privater Eisenbahnen. Am 15. August 1926 als erstes von drei Kindern in Berlin-Schöneberg geboren, wurde er im Jahr 1944 im Alter von nur 17 Jahren zum Kriegsdienst in die Marine eingezogen. Im Zuge der Kriegsteilnahme wurde er schwer verwundet und erlebte das Ende des 2. Weltkrieges im Lazarett, von wo er aus nach dem Ende des Krieges körperlich gezeichnet nach Berlin-Schöneberg zu seiner Familie zurückkehrte.

Nach Berlin zurückgekehrt, musste er dort von dem schmerzlichen Verlust des Vaters, als auch vom Tod seines jüngsten Bruders, die beide infolge des Bombenkrieges ihr Leben verloren hatten, erfahren.

Im Jahr 1947 erlangte er das Abitur und begann mit dem Studium des Maschinenbaus an der Technischen Universität (TU) Berlin. Während seines Studiums hatte er Zugang zum Eisenbahnwesen gefunden, da er während seines gesamten Studiums von den späten 1940er Jahren an mit Aushilfsarbeiten bei der Eisenbahn seine Mutter und seine Schwester ernährte und unterstützte.

Nach seiner Diplomierung heiratete er im Jahr 1955 seine Frau, mit der er gemeinsam vier Kinder haben sollte. Der Vater war der große Stolz der Kinder, vor allem als dieser Ende der 1950er Jahre an dem Institut der TU Berlin, an dem er auch noch promovieren würde, ein Amphibienfahrzeug entwickelte.

Unvergesslich waren den Kindern die sonntäglichen Ausflüge mit dem von ihm konstruierten Amphibienfahrzeug, das er zum Erstaunen vieler umstehender Passanten in verschiedenste Berliner Gewässer lenkte und mit der gesamten Familie an Bord unter breitem und triumphalem Grinsen auch wieder aus diesen unbeschadet heraus fuhr. Noch heute erinnern sich seine Kinder gerne und mit großem Stolz an diese äußerst außergewöhnlichen Sonntagsausflüge und die allseitige Bewunde-

rung, die der gesamten Familie und vor allem dem Vater widerfuhr.

Nach der Promotion zum Dr. Ing. wurde zur Jahreswende 1961/62 von Familie Geuckler ein Grundstück in Berlin erworben und in eigener Handarbeit zuerst die Baugrube ausgeschachtet und dann später das neue Heim errichtet. Dennoch zog es ihn 1970 in den Westen der BRD: Er wurde Geschäftsführer der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahngesellschaft und siedelte nach Langen (Hessen) über, wo er bis zu seinem Tode mit seiner Familie lebte. Infolge der Integration der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn in die Deutsche Eisenbahngesellschaft (DEG) stieg er während seiner fortgesetzten Tätigkeit für die DEG alsbald auch in die technische Gesamtgeschäftsführung der DEG und in die Oberste Betriebsleitung aller der DEG angeschlossenen Eisenbahnen auf. So gelangte er dann auch zur Brohltal-Eisenbahn, die 1968 den OBL erstmals bei der DEG „eingekauft“ hatte.

Während seiner Tätigkeit bei der DEG hatte er auch vor allem die Alpen- und Museumseisenbahnen in sein Herz geschlossen. Wenn er auch das Meer und die Berge gleichermaßen liebte, so galt seine große Begeisterung doch den Gebirgseisenbahnen. Bei den Museumseisenbahnen prüfte er u. a. über viele Jahre Menschen und Maschinen. Sein besonderes Augenmerk galt der damit verbundenen Arbeitssicherheit, nicht zuletzt aber auch den historischen Anlagen und hier insbesondere den Kessel- und fachtechnischen Bauteilen von Dampflokomotiven. Er war ein eifriger und fleißiger Spender, wenn es darum ging, die eine oder andere Dampflokomotive vor dem Schneidbrenner zu bewahren. Während seiner Tätigkeit als technischer Geschäftsführer der DEG wurde er 1972 auch zum Obersten Betriebsleiter der Brohltalbahn berufen. Obwohl er 1983 – vermutlich als späte Kriegsfolge – schwer am Herzen erkrankte, schaffte er dennoch 1991 das Erreichen des altersbedingten Ruhestands mit 65 Jahren.

Herr Dr. Geuckler war von Anbeginn seiner Tätigkeit bei der DEG der Brohltal-Eisenbahn sehr zugetan. Er ermunterte uns bei Gründung der IBS und half uns anfäng-

liche Hürden zu überwinden. 1988 hatte er im Rahmen der ersten Ausbildungsgänge der IBS für verschiedene Befähigungen im Bereich des Betriebsdienstes dem einen oder anderen Kollegen sehr gute Ratschläge in Bezug auf die Arbeitssicherheit mit auf den langen Betriebslebensweg gegeben. Die mir mit einem Augenzwinkern und sehr schelmischem Lächeln erteilten Instruktionen in Bezug auf den Schutz meiner Hände und meiner Finger beim Rangieren klingen mir noch heute in den Ohren.

Seine Persönlichkeit lässt sich jedoch nicht auf das Leben als Eisenbahner reduzieren: er war äußerst vielseitig interessiert und brachte sich auch im Ehrenamt ein. Seine Gesundheit konnte er sich sehr lange durch Fußball- und Tennisspielen erhalten. Lange Jahre noch nach Eintritt in den Ruhestand trainierte er die Tennisjugend seines Langener Heimatvereins. Er sang im evangelischen Kirchenchor seiner Gemeinde und liebte die klassische wie auch die Alte Musik.

Trotz all' dieser vielfältigen Betätigungen war und blieb er bis zu seinem Tod ein umtriebiger Familienmensch, der seiner Frau und seinen Kindern jede freie Minute widmete und sie allezeit unterstützte. Stolz war er besonders auf seine beiden Enkelkinder. Noch in seinen letzten Lebensjahren, ja, bis zum Lebensende, blieb er geistig rege und war neben der Familie auch für Freunde und ehemalige Kollegen der DEG ein stets geistreicher, charmanter und ausgesprochen liebenswerter Gesprächspartner.

Dr. Karlheinz Geuckler entschlief friedlich in den Vormittagsstunden des 5. September 2011 im Hospiz „Ahornhof“, wo er sein letztes Lebensjahr verbracht hatte. Er wurde am 16. September 2011 auf dem Friedhof in Langen im Kreis seiner Familie, seiner Freunde, seiner ehemaligen Kollegen und Mitarbeiter der DEG nach einem sehr anrührenden und würdigen Gottesdienst beigesetzt.

Wir, der Vorstand und die Mitglieder der IBS, die ihn gekannt haben und seine Hilfe und Unterstützung erfahren durften, werden ihm ein würdiges, ein lebendiges Andenken erhalten.

Stephan Pauly M. A.

2. Vorsitzender IBS, im Oktober 2011

GLEISBAUAKTIVITÄTEN

Im November 2011 musste unsere Gleisbaustruppe zusammen mit Mitarbeitern der Gleisbaufirma Weiss noch einmal kräftig in die Hände spucken, galt es doch eine komplette Sanierung der Trasse von km 5,9 bis 6,5 im Bereich Burgbrohl in Angriff zu nehmen. Untergrund und Bettung wurden komplett erneuert und stärkere S 49-Schienen auf gebrauchten gut erhaltenen Schwellen montiert. Hinzu kam noch die Restaurierung der Brücke über der Bahnhofszufahrt Burgbrohl bei km 5,4. Die Fotodokumentation von **Michael Baaden** vermittelt einen Eindruck vom Umfang der Arbeiten.



Sanierung der Brücke (km 5,4)



Im Bahnhof Burgbrohl schrauben (v. l.) Ernst Mayer, Manfred Theisen und Manfred Hirtzmann das Befestigungsmaterial für die neuen S 49-Gleise zusammen.



Ebenfalls in Burgbrohl wartet Lok D 2 auf das Ende der Beladung des Flachwagens mit Gleismaterial und Schwellen für den Neubau von 600 m Strecke.



Mitarbeiter der Firma Leonhard Weiss beim Abheben (links) und „Ausrollen“ des Gleismaterials auf die neue Bettung.