

# Die Brohltalbahn



## Inhalt

Grußwort / Termine	2	Bericht von den Hauptversammlungen unserer französischen Freunde	24
Wiedererrichtung des Formsignals in Brohl BE	3	Werkstattbericht	26
Dampflok 11 <sup>sm</sup> wieder im Einsatz	6	Dank an Robert Schittko	27
Messesaison 2024	8	Neue Whatsapp-Gruppe für den Fahrdienst	27
Seilbahnen im oberen Brohltal (Teil 2)	9	Bericht des Schatzmeisters	27
Drehgestell-Ringtausch	20	Neuwied: Verkehrswende geht anders	28
Das besondere Bild: Ferienkinder im Brohltal	22	Hochbetrieb im Bahnhof Burgbrohl	23

## Grüßwort

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

neben zahlreichen aktuellen Themen, die vor allem den Alltag in der Werkstatt und die zahlreichen anderen Projekte unserer Brohltalbahn betreffen, umfasst der inhaltliche Schwerpunkt dieser Ausgabe unserer Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“ historische aber nichtsdestoweniger spannende und interessante Themen rund um die Eisenbahn im Tal aber auch über das Brohltal selbst.

So berichtet Volkhard Stern im zweiten Teil seiner Abhandlung über den Transport vulkanischen Gesteins mittels Seilbahnen im Brohltal. Dabei hat er akribisch nicht alleine die geschichtliche Entwicklung dieses ganz und gar nicht antiquierten Logistik-Systems beleuchtet, sondern auch erneut Quellen erschlossen, die bislang unveröffentlichtes und rares Bildmaterial hervorgebracht haben. Wer hat auch schon in den 1950er Jahren daran gedacht, eine Güter-Seilbahn zu fotografieren?

Erstaunlich ist auch, dass angesichts neuerlicher und sich abzeichnender zusätzlicher Belastungen im Schwerlastverkehr innerhalb des Straßennetzes der Verbandsgemeinde Brohltal nicht andere, zeitgemäßere Transportsysteme als der LKW favorisiert werden. Unsere Altvordenen haben es uns vor mehr als 100 Jahren bereits vorgemacht, dass es z. B. mit Seilbahnen auch anders geht und der LKW nicht immer die beste Wahl ist – schon gar nicht in der Grundstoffindustrie. Auch insofern stimmt der ausführliche Artikel von unserem Vereinskollegen Volkhard doch sehr nachdenklich.

Mir selbst ist bei Sichtung meines eigenen und privaten Archivs ein Foto aus dem Jahr 1935 in die Hände gefallen, das den frühen Einsatz von Bussen der alten BEG dokumentiert. Zugleich hat es mich daran erinnert, dass mein Onkel Hubert Keller viele Jahre Hauptlehrer und Schulleiter der Volksschule in Kempenich war. Aber lesen Sie bitte dazu bitte den zum Bild zugehörigen Artikel.

Eine sehr wichtige und äußerst erfreuliche Meldung habe ich mir bis zum Schluss dieses Vorwortes aufgehoben: Unsere Dampflokomotive 11<sup>sm</sup> ist nach einhalb jähriger Reparatur- und Standzeit und nach erfolgreicher Kesselpflichtprüfung seit Mitte April wieder im Einsatz! Herzlichen Dank an alle Beteiligten Mitarbeiter der Werkstatt und den Kollegen von den Harzer Schmalspurbahnen in Wernigerode, die viel ihrer kostbaren Freizeit in Brohl verbracht und uns unterstützend mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben!

Dank aber auch erneut an unseren Chefredakteur Michael Hergarten und die vielen anderen Autoren, die erneut eine umfangreiche und sehr interessante Ausgabe unserer Vereinszeitschrift zusammengestellt haben!

Ihnen, liebe Leser und Leserinnen, wünsche ich eine spannende Lektüre und verbleibe mit den besten Wünschen,

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](http://www.vulkan-express.de)  
E-Mail: [ibs@vulkan-express.de](mailto:ibs@vulkan-express.de)  
Facebook: Brohltalbahn / Vulkan-Express

### Verantwortlicher Redakteur:

Michael Hergarten  
Penningskamp 9, 44263 Dortmund-Hörde  
Tel.: 02 31 / 2 88 62 62 - E-Mail: [presse@brohltalbahn.de](mailto: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](mailto: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 3/2024: 15. August 2024

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

**Titelbild:** Zwei Meilensteine auf einem Foto: Nach über 45 Jahren ist das Einfahrsignal des Bahnhofs Brohl BE wieder aufgestellt worden. Auf dem Foto wird es am 20. April 2024 von der nach zwei Jahren Zwangspause endlich wieder fahrbereiten Dampflokomotive 11<sup>sm</sup> passiert. Zu Fotozwecken ist dabei das noch nicht in Betrieb befindliche Signal für die Gegenrichtung auf „Hp 2“ gestellt worden, das kurzzeitig abgenommene Ungültigkeitskreuz ist am Mastfuß erkennbar. Foto: Albert Lehmann

### Sonderfahrten / Termine

**19. Juni, 17. Juli & 14. August:** Mit dem Zug zum Lunch

**20. Juni, 18. Juli, 22. August & 12. September:**  
Schiffsanschluss aus Bonn

**29. Juni:** Zusätzlicher Dampfzug  
mit Transport historischer Motorräder (11:10 Uhr)

**06. Juli, 03. August & 14. September:**  
Eifeler Bauernfrühstück

**24. Juli:** Kindertag „Nacht der Vulkane“

**31. August & 01. September:** 100 Jahre Freiwillige  
Feuerwehr Niederzissen mit Teilnahme der IBS

**21. September:** Jahreshauptversammlung der IBS  
**10.-14. Oktober:** Studienreise nach Frankreich

# Flügel hoch: Wiedererrichtung des Formsignals in Brohl BE

Das zweiflügelige Einfahrsignal der BEG in Brohl Personenbahnhof wurde zusammen mit dem entsprechenden Hebelstellwerk im Jahr 1978 außer Betrieb genommen und abgebaut. Im Grunde war es ein Relikt aus der Zeit des planmäßigen Schienenpersonenverkehrs, der am 30. September 1961 endete.

Die durchbrochenen Signalflügel gingen zurück auf preußische Formsignale aus dem 19. Jahrhundert und waren in dieser Form bei der DB außerhalb Bayerns bereits lange nicht mehr gebräuchlich. Bei Privatbahnen dagegen gab es diese Bauform länger; ein ähnliches Signal der früheren Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn steht heute als Museumsstück im Bahnhof Benneckenstein der Harzquerbahn. Hinweise auf weitere Formsignale im Brohltal gibt es für die Einfahrten des Bahnhofs Niederzissen, evtl. auch für Burgbrohl, dies allerdings bis in die frühen 1920er Jahre und danach nicht mehr (vgl. letzte Ausgabe).

Schon lange bestand bei der Brohltalbahn der Wunsch, das Ensemble des Brohler Personenbahnhofs wieder mit einem Einfahr-Formsignal an alter Position zu vervollständigen. Frank Walter Muth als Bahn- und damit auch als Signalmeister des Infrastrukturbetreibers Brohltal-Eisenbahn Gesellschaft konnte das Projekt jetzt realisieren.

Hintergrund war die Umstellung der verbliebenen mechanischen Jüdel-Stellwerke an der Ahrtalbahn im Dezember 2023. Dort konnte Frank Muth in Verbindung mit Ulrich Stumm von den Ahrtalbahnfreunden e.V., die ihrerseits Material für ein geplantes Museumsstellwerk in Ahrweiler zusammentrugen, den Signalmast P2 des Bahnhofs Bad Neuenahr für das Brohltal sichern, neben weiterer Signaltechnik wie Spanndrähten und



▲ Erste Fahrt des Vulkan-Express mit Lok D4 und VB 50 am 25. März 1977. Zu diesem Zeitpunkt stand das alte Einfahr-Formsignal noch in Brohl BE. Foto: Gerhard Herfeldt



▲ Der direkte Bildvergleich ist wieder möglich, seit Lok D4 am 17. November 2023 aus ihrem langjährigen Schweizer Exil nach Brohl zurückkehrte. Neben dem Gleis steht an historischer Stelle das Mitte März 2024 neu errichtete, zum Aufnahmezeitpunkt noch durchkreuzte Esig A in Brohl BE. Foto vom 06. April 2024: Volkhard Stern

Gewichten. Die durchbrochene Form der beiden Signalflügel stellte Frank Muth in Eigenarbeit her. Die preußisch-durchbrochenen Flügel stellen

ein besonderes Element im Bahnhofsgelände dar, das die historischen Fahrzeuge der Brohltalbahn, allen voran die Dampflok 11<sup>sm</sup>, wunderbar ergänzt.



▲ Das Einfahrtsignal Brohl BE im Juni 1967.

Foto: Wolfgang Reimann

▼ Zum Vergleich: Das neue Einfahrtsignal am alten Standort mit der klassischen Vulkan-Express-Garnitur am 06. April 2024.

Foto: Volkhard Stern



Am 19. März 2024 war es dann soweit: Nach dem Vorbild des 46 Jahre zuvor abgebauten Signals wurde der neue, grün gestrichene und mit rot-weißem Schild versehene Signalmast an alter Position errichtet, komplett mit den dazugehörigen Seilzügen, Spannwerk und Spanngewicht sowie Signalbeleuchtung für die dunklen Stunden des Tages.

Gestellt wird das Signal aus einer gleichfalls neu aufgestellten, historischen Blechbude gegenüber dem Stationsgebäude. Das frühere Hebelstellwerk im Stationsgebäude, von dem aus bis 1978 das Signal bedient wurde, musste nicht reaktiviert werden, was im täglichen Betrieb höchst umständlich gewesen wäre. Einen alten, vorbildgerechten Jüdel-Hebel zum Stellen des Signals konnte Frank Muth ebenfalls beschaffen.

Betrieblich wird der Weichenbereich mit der doppelten Kreuzungsweiche („Engländer“) im Personenbahnhof verschlossen, solange sich das Einfahrtsignal auf Stellung Hp 2 befindet. Innerhalb des Personenbahnhofs kann rangiert werden, wenn sich das Signal in Stellung Hp 0 befindet und der Schlüssel aus der Schlüsselsperre entnommen wurde.

Das neue Formsignal ist umso bemerkenswerter, als diese Gattung im Großraum Eifel immer seltener wird, zuletzt durch die erwähnte Umstellung von Form- auf Lichtsignale an der Ahrtalbahn im Dezember 2023. An den DB-Strecken gibt es nach heutigem Stand aktive Formsignale nur noch in Satzvey (Eifelstrecke) sowie in Kruft, Niedermendig und Mayen Ost (Pellenz-Eifel-Bahn).

Die Inbetriebnahme wird erfolgen, sobald alle Schlüssel vollständig beschafft, das Personal geschult, die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) ergänzt und am Dickberg – ebenfalls an der früheren Position – die Vorsignaltafel Ne 2 aufgestellt worden ist.

Volkhard Stern

► Ein Blick zurück: Am 07. April 1962 ist Dampflok 11<sup>sm</sup> mit einem Phonolith-Zug aus Brenk in Brohl BE eingefahren, im Hintergrund das Einfahrsignal.

Foto: Wolfgang Reimann



► Einfahrt Brohl BE mit gezogenem Signal Hp 2, aufgenommen am 01. Juli 1965.

Foto: Horst Pickhardt



▲ Das Formsignal P2 des Bahnhofs Bad Neuenahr an seinem letzten Betriebstag, dem 03. Dezember 2023.

Foto: Volkhard Stern

► Für Fotozwecke wurde am 07. April 2024 das Signal in Stellung Hp 2 gebracht.

Foto: Volkhard Stern



# Dampflok 11<sup>sm</sup> wieder im Einsatz!



▲ Oberzissen ist erreicht – die Lastprobe-fahrt ist erfolgreich verlaufen!

Foto: Rüdiger Balhar

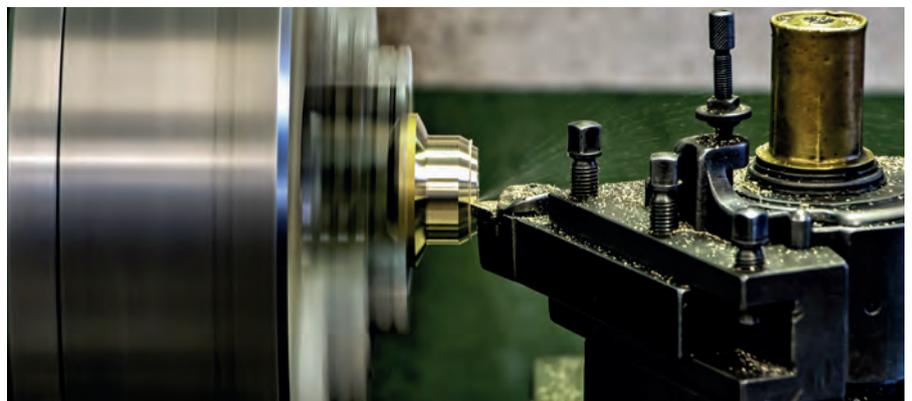
Knapp zwei Jahre stand sie still, nun schnauft sie endlich wieder durchs Brohltal: Lok 11<sup>sm</sup> ist wieder im Einsatz!

Nach zwei Sonderfahrten am 18. und 20. April konnten wir am ersten Maiwochenende den planmäßigen Dampflokbetrieb nach dem „roten“ Fahrplan wieder aufnehmen! Ohne Schwierigkeiten zog die Lok den „Vulkan-Express“ zur Freude der zahlreichen Fahrgäste wieder durch das Brohltal.

Vorausgegangen waren unzählige Arbeitsstunden unserer Aktiven und einem Unterstützerteam der Harzer Schmalspurbahnen. Dafür an dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön!

Mit der Wiederinbetriebnahme der Lok haben das Brohltal und der „Vulkan-Express“ ein ganz besonderes Highlight zurückerhalten!

Michael Hergarten



▲ Letzte Arbeiten vor dem Anheizen zur Lastprobe-fahrt. Am 05. April wird noch eine neue Dichtung für das Sicherheitsventil hergestellt.

Foto: Rüdiger Balhar



▲ Am Folgetag wird auch die Steuerung noch feinjustiert und eingestellt, bevor es am Abend zu einer Lastprobe-fahrt ins Brohltal ging.

Foto: Rüdiger Balhar



◀ Nach erfolgreicher Lastprobefahrt am 06. April 2024 genießen die Aktiven ihr Feierabendbier vor Lok 11<sup>sm</sup>. Von links nach rechts: Thomas Bickenbach, Rafael Wunderwald, Frank Muth, Martin Bickenbach und Ulrich Stumm. Foto: Rüdiger Balhar

▶ Am 18. April 2024 war Lok 11<sup>sm</sup> erstmals wieder vor einem Personenzug im Einsatz. Im Rahmen des in Koblenz stattfindenden Deutschen Nahverkehrstages kam die Lok mit einem Sonderzug zum Einsatz, hier in Weiler. Foto: Rüdiger Balhar



◀ Zwei Tage später kam Lok 11<sup>sm</sup> erneut vor einem Sonderzug zum Einsatz. Für die AKE-Eisenbahntouristik, welche mit dem „Rheingold“ nach Brohl gekommen war, fuhr der Zug bei strömendem Regen bis Oberzissen. Im Bild überquert der Zug soeben die Brohlbachbrücke kurz vor dem Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen.

Foto: Albert Lehmann

## Messesaison 2024

Die Winter- und Frühlingszeit ist für den AK Touristik & Marketing traditionell Hauptsaison, finden von Januar bis April doch zahlreiche Touristikmessen statt, auf denen wir für unseren „Vulkan-Expres“ werben. In diesem Jahr haben wir über den Monatswechsel Februar / März gemeinsam mit der Vulkanregion Laacher See wieder an der Messe „Reise & Camping“ in Essen teilgenommen. Kurz darauf waren wir gemeinsam an einem für uns neuen Standort in St. Ingbert im Saarland vertreten. Ein Höhepunkt ist dann stets auch die ADFC-Radreisemesse in Siegburg (ex Bad Godesberg), auf der die Besucherfrequenz alljährlich überwältigend ist. Abgeschlossen haben wir die „Saison“ dann Mitte April mit der RDA-Messe in Köln, eine Fachbesuchermesse die sich gezielt an (Bus-)Reiseveranstalter richtet.

Die Resonanz an unserem Stand war auf allen Messen wieder sehr gut. Bezogen auf die „Reise & Camping“ in Essen war gegenüber den Vorjahren sehr auffällig, dass sich der Camping-Part gegenüber der Touristik mehr und mehr auszubreiten scheint. So fanden wir unseren Stand in diesem Jahr umringt von Camping-Anbietern und entsprechenden Autos wieder. Dazu passend war an den ersten Messtagen die häufigste Frage der Kundschaft jene nach Campingplätzen und Wohnmobilstellplätzen. Eine im Grunde einfache Frage, deren Beantwortung aber stets recht aufwendig war: Durch die „Grenze“ zwischen den touristischen Gebieten Bad Breisig, Andernach sowie Laacher See stellen die offiziellen Printmedien der Touristiker leider immer nur die Angebote im jeweils eigenen Gebiet dar, wobei einzelne Standorte in den Katalogen komplett fehlten und daher aufwändig erklärt werden mussten. Hier wäre eine bessere Zusammenarbeit der Touristiker über Grenzen hinweg wirklich sehr wünschenswert. Für die Messe in St. Ingbert haben wir entsprechend auf

die Schnelle einen eigenen übergreifenden Handzettel entwickelt, der sich als sehr hilfreich erwiesen hat.

Im Messedienst ebenfalls gegenwärtig wurde der Mangel an geeigneten Printmedien, in denen die zahlreichen Wandermöglichkeiten in Kombination mit dem „Vulkan-Expres“ dargestellt werden. Neben dem Flyer der „Eifelleiter“ gibt es wenig Brauchbares, sind die „Top-Touren“ der Vulkanregion meist nur schlecht mit dem Zug kombinierbar und der Flyer „Wandern rund um Engeln“ bedarf einer dringenden Überarbeitung indem er – trotz inzwischen zahlreicher Angebote vor Ort – ausschließlich nicht markierte Wege zeigt. Das trifft nicht die Bedürfnisse der Gäste. Eine Überarbeitung ist inzwischen mit der Touristik auf den Weg gebracht worden.

Die große Nachfrage der Messebesucher nach Wanderungen, Radtouren und weiteren Zielen zeigte uns aber, dass wir mit der stärkeren Bewerbung von Tagestouren und Kombivorschlägen auch im Segment der Einzelreisenden auf dem richtigen Weg sind. Auf vier DIN-A1-Plakaten haben wir unterschiedliche Tagesprogramme in Kombination mit dem „Vulkan-Expres“ (Maria Laach, Burg Olbrück, Panoramaradweg und Swingolf) präsentiert, was sehr positiv ankam. Das „Vorfertigen“ von Ausflugsideen mit einem abwechslungsreichen Programm scheint entsprechend ein guter Ansatz zu sein um die Menschen für unsere Region und Bahn zu begeistern! Dies werden wir ausbauen.

Unter dem Strich haben wir auf den vier Messen wieder sehr viele interessierte Besucher begrüßen können. Die Tatsache, dass wir noch nie mit so wenigen nicht verteilten Prospekten die Heimreise antraten lässt auf zahlreiche Fahrgäste hoffen.

*Michael Hergarten*



▲ Michael Hergarten nach dem Aufbau unseres Messestandes auf der diesjährigen „Reise & Camping“. Foto: Michael Haubner



▲ Stark besucht war unser Messestand auf der diesjährigen ADFC-Messe in Siegburg. Foto: Michael Hergarten

# Steine schwebten in der Luft: Seilbahnen im oberen Brohltal (Teil 2)

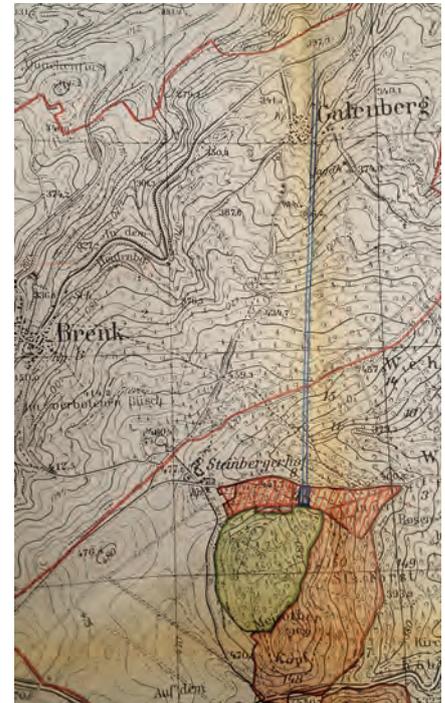
Fortsetzung aus Heft 1/2024

Ende der 1940er Jahre wurde das Wiederaufleben der Steinindustrie im oberen Brohltal konkreter. An eine erneute Ausschöpfung des Steinbergs war aber aufgrund der Wasserverhältnisse dort und des weit fortgeschrittenen Abbaus nicht mehr zu denken. Bereits 1937 hatte es seitens der Fa. Rauen Neuplanungen gegeben, die sich auf die Basaltvorkommen am Meirother Kopf südlich von Oberzissen konzentrierten. Der entsprechende Pachtvertrag mit der Gemeinde Wehr trat am 01. Januar 1941 in Kraft. Der Krieg verhinderte das Vorhaben und nach Kriegsende sorgten hohe Erschließungskosten sowohl vor als auch nach der Währungsreform 1948 für eine Zurückstellung des Projekts. Geplant war die Errichtung einer 3.250 m langen Drahtseilbahn vom Schotterwerk Oberzissen aus, die den Ort Galenberg überspannt hätte (vgl. Abb. 14). Der Meirother Kopf wurde zwar in der Folgezeit von Rauen ausgebeutet, aber ohne Seilbahnverbindung. Ende 1963 trat die Fa. Rauen vom Vertrag zurück und überließ den Steinbruch der Fa. Horst & Jüssen, die den Abbau aber Ende 1964 wegen Unwirtschaftlichkeit ganz aufgab.

Da der Meirother Kopf Ende der 1940er Jahre noch nicht „spruchreif“ war, andererseits aber „das wertvolle Werk in Oberzissen“ wieder in Betrieb genommen werden sollte (Schreiben der Fa. Rauen vom Januar 1949), wandte sich die Fa. Rauen den Alternativprojekten Hannebacher Ley und Perler Kopf zu. Im Laufe des Jahres 1949 nahm der Basaltabbau an der Hannebacher Ley (auch Lei oder Lay geschrieben) oberhalb des Ortes Wollscheid Formen an. Hier befanden sich große Steinvorkommen, die schon seit Generationen abgebaut wurden. Der dort gewonnene

feinkörnige Basalt hatte seit dem 17. Jahrhundert zur Gewinnung von Material zur Herstellung von Wegekreuzen, Mühl- und Werksteinen gedient und 1928 Baumaterial zur Erneuerung des Sockels des Kölner Doms geliefert. Trotz der zuvor getätigten Entnahmen erschien der Abbau lohnend, zumal außerdem härtere Steine auf großen Halden lagerten.

Die bisherige Seilbahn zum Steinberg wurde dort ab- und auf der neuen Strecke zur Hannebacher Ley in verlängerter Form in einer Art „Zweitverwertung“ wieder aufgebaut. Die Durchführung der Bauarbeiten oblag der Fa. Behrens aus Cochem (Mosel). Es gab zwei Probleme: Die Entfernung zum Schotterwerk in Oberzissen war größer als vorher in Richtung Steinberg, und die Qualität des dort gewonnenen Basalts sollte sich bezüglich der Härte im Vergleich zum Steinberg bald als geringer erweisen. Über eine weitere Hürde berichtete die örtliche Presse im Jahr 1949. Das Kulturamt in Koblenz hatte vorsorglich Einspruch gegen die Errichtung der Seilbahn an dem unter



▲ Bild 14: Über mehr als 20 Jahre wurde eine Seilbahn von Oberzissen zum Basaltbruch Meirother Kopf bei Wehr geplant, aber nie realisiert. Der Verlauf der Seilbahn und die Verladestation sind in einer Karte von 1958 blau eingezeichnet. Diese Bahn hätte den Ort Galenberg überspannt.

Bild aus dem Aktenbestand der BEG



▲ Bild 15: Auf der topografischen Karte 5508 des rheinland-pfälzischen Landesvermessungsamtes, Maßstab 1:50.000, Ausg. 1957, ist die Seilbahn von Oberzissen zur Hannebacher Ley eingetragen. Die gradlinige Führung unmittelbar entlang der Burg Olbrück ist gut zu erkennen, ebenso die Schutzbrücke über die Brohltalstraße bei der Lochmühle. Wer genau hinschaut, findet auch die Schutzbrücke der alten Seilbahn an der Brohltalstraße zwischen Oberzissen und Niederdürenbach, ebenso das Ziel der ersten Seilbahn, den Steinberg bei Oberdürenbach. ©GeoBasis-DE/LVermGeoRP2021, dl-de/by-2-0, www.lvermgeo.rlp.de

Naturschutz stehenden Olbrücker Burgberg erhoben. Am 25. Mai 1949 fand ein Ortstermin statt, an dem Vertreter der Fa. Rauen, der Landeskonservator, die Landräte der Kreise Ahrweiler und Mayen sowie die Ortsbürgermeister von Kempenich und Niederzissen teilnahmen. Nachdem die Seilbahn etwas unterhalb der Olbrück verlegt werden sollte, stimmte der Landeskonservator angesichts der „dringenden Notwendigkeit einer Inbetriebnahme des Werkes“ zu. Die Fa. Rauen wies auf die wirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens hin und strebte eine Mindestfördermenge von 400t pro Tag an.

Die BEG, der ebenfalls sehr an der Wiederaufnahme der Steinverfrachtung gelegen war, gewährte der Fa. Rauen einen Kredit zum Aufbau der Seilbahn in Richtung Hannebacher Ley. Im Gegenzug erhielt sie als Sicherheit die bei ihr eingestellten Rauen-Wagen mit den Nummern 550-557 übertragen. Mit dem Material der „alten“ Seilbahn“ wurde also im zweiten Halbjahr 1949 eine neue Seilbahn vom Brecherwerk Oberzissen zur Hannebacher Ley errichtet. In schnurgerader Linie verlief die neue Strecke weiter westlich, die Länge betrug jetzt 3.900 m. Der Bau der neuen Trasse, die der Burgruine Olbrück unmittelbar nahe kam, war recht mühselig. Vom Mitarbeiter der Brohltalbahn, Gerhard Hilger, wird berichtet, dass er Ochsenespanne zum Transport der Ausrüstung organisierte. Beim Bau der Fundamente für die Tragmasten kam es zu gefährlichen Situationen. So wurden an einem Sockel gerade noch rechtzeitig Risse bemerkt, ehe größeres Unheil geschehen konnte. Die größte Spannweite der Seilbahn betrug frei schwebende 735 m zwischen der Burg Olbrück und der Hannebacher Talseite, mit einem Durchhang von 36 m und einer Höhe von 120m über dem Brohltal.

Am 06. Januar 1950 ging die erste Lore auf Fahrt, mit einem Tannenbaum als „Ladung“ und mit der Kreideaufschrift „Glückliche Fahrt“ versehen (vgl.



▲ Bild 16: Erste Fahrt der neuen Seilbahn zur Hannebacher Ley am 06. Januar 1950. Auf der Lore steht „Glückliche Fahrt!“ geschrieben. Bild: Sammlung Gerhard Hilger

Bild 16). Am 02. Februar 1950 berichtete der Bonner General-Anzeiger: „Basaltsteinabbau beginnt. Niederbreisig: Mit dem Abbau des Basaltvorkommens der „Hannebacher Lay“ bei Oberzissen soll noch in diesem Monat begonnen werden. Es handelt sich um druckfeste Steine, die für den Straßenbau und Eisenbahn-Schotter besonders geeignet sind. Eine 4.000 m lange Seilbahn, die einen Höhenunterschied von 250 m überwindet und als größte Spannweite 750 m mißt, ist fertiggestellt.“

Der Höhenunterschied zwischen dem Steinbruch und dem Werk in Oberzissen betrug tatsächlich 270 m. Durch das Gefälle konnte die Bahn nicht nur Strom für sich selbst, sondern zusätzlich für einen Generator liefern, über den am Steinbruch die Bohrhämmer betrieben wurden. Etwa 70 Wagen mit der Größe 100x70x35 cm (L x B x H) und einem Fassungs-



◀▲ Bild 17 a-c: Lore und Tragmasten der Seilbahn zur Hannebacher Ley. Die mehr als baumhohen Masten entsprechen genau der Bauart der alten Seilbahn zum Steinberg, vgl. Bild 9 in Heft 1/2024.

Bilder: Sammlung Gerhard Hilger

vermögen von etwa 0,38m<sup>3</sup> rollten stündlich über das Seil. Abgebaut wurden wiederum Basaltsteine für den Wasserwegebau. Zusätzlich kam in Oberzissen gemahlener Edelsplitt und Sand für den Straßenbau zum Versand. Rund 300t gingen täglich von Oberzissen aus per Güterzug nach Brohl auf den ersten Teil ihrer Reise, der sich von dort per Rheinschiff oder mit der Eisenbahn fortsetzte.

Von den insgesamt 90 Arbeitern waren zehn im Oberzissener Werk und 80 im Steinbruch eingesetzt. Wie schon zuvor beim Steinbruch am Steinberg, wurde nun erneut wieder täglich mehrmals ein Fass mit Trinkwasser aus dem Sauerbrunnen „Bur“ von Oberzissen aus per Seilbahn zu Berg geschickt, um die durstigen Kehlen der Männer bei ihrer staubigen Arbeit im Steinbruch zu versorgen. 1951 hatte das Werk in Oberzissen wieder einen Backenbrecher zur Herstellung von Edelsplitt für den Straßenbau in Betrieb genommen. Ebenfalls 1951 bestätigte die Fa. Rauen die Aufnahme des Zweischichtbetriebes in Oberzissen und eine Erweiterung der Produktion auf bis zu 600 t/Tag, wobei 400 t über die



▲ Bild 18: Verladestation der Seilbahn an der Hannebacher Ley.

Bild: Sammlung Heimatverein Oberzissen

Seilbahn und der Rest per Lkw von den Brüchen Hannebacher Ley und Meirother Kopf „nach den Waggonladestellen der Bahn in Oberzissen und Niederzissen befördert werden.“

Die Fa. Rauen firmierte 1941 um in „Hermann Rauen GmbH & Co. vormals Steinhandel Rauen“. Mit Schreiben vom 17. August 1954 bestätigte die Fa. Hermann Rauen der BEG die Übertragung ihrer O-Wagen gegen Verrechnung des

Restdarlehens für die Seilbahn sowie die Festlegung neuer Frachtsätze für den Basalttransport. Zu einem noch nicht geklärten Zeitpunkt um 1955 übernahm die Fa. Horst & Jüssen OHG aus Sinzig (Rhein) das Schotterwerk Oberzissen. Es trug fortan in großen, weithin sichtbaren Lettern die Aufschrift „Horst & Jüssen OHG, Sinzig (Rhein), Werk Oberzissen“. Nach und nach verlegte Horst & Jüssen den



▲ Bild 19: Blick auf Burg Olbrück mit den Masten der Seilbahntrasse am bergan führenden Hang. Vorne rechts im Vordergrund steht hinter dem Trafostation die massive Beton-Schutzbrücke an der Brohltalstraße, ein Relikt der ersten Seilbahntrasse. Die Aufnahme entstand vermutlich in den 1960er Jahren.

Bild: Alfons Dietz

Abtransport des Gesteins auf Lkw. Dazu wurde Mitte der 1950er Jahre die enge Mittelstraße in Oberzissen auf Firmenkosten ausgebaut (im Gegenzug erhielt Horst & Jüssen einige Jahre einen Steuererlass). Fortan quälten sich schwere Kaelble-Kipper durch den Ort. Das Problem der Lkw-Abfuhr als Konkurrenz für die Bahn bestand aber schon früher. Einem Schreiben der BEG an den Vorbesitzer des Werkes, die Fa. Rauen, vom 12. August 1952 ist folgendes zu entnehmen: „Wie wir feststellen, wird Ihr Anschlussgleis im Werk Oberzissen auch von Lastwagen befahren, welche in dem Niedergang Packlage und an den Silos Schotter und Splitt laden. Diese Beladung geschieht mit Ihrem Einverständnis und in Ihrem Auftrag. Da diese Beladeanlagen zur Beladung von Eisenbahnfahrzeugen dienen und die unter diesen Anlagen liegenden Gleise bei Rangierfahrten von Eisenbahnfahrzeugen befahren werden, ist hierdurch eine Mitbenutzung des Anschlusses durch Dritte eingetreten, welche der vorherigen Zustimmung der Bahn bedarf.“



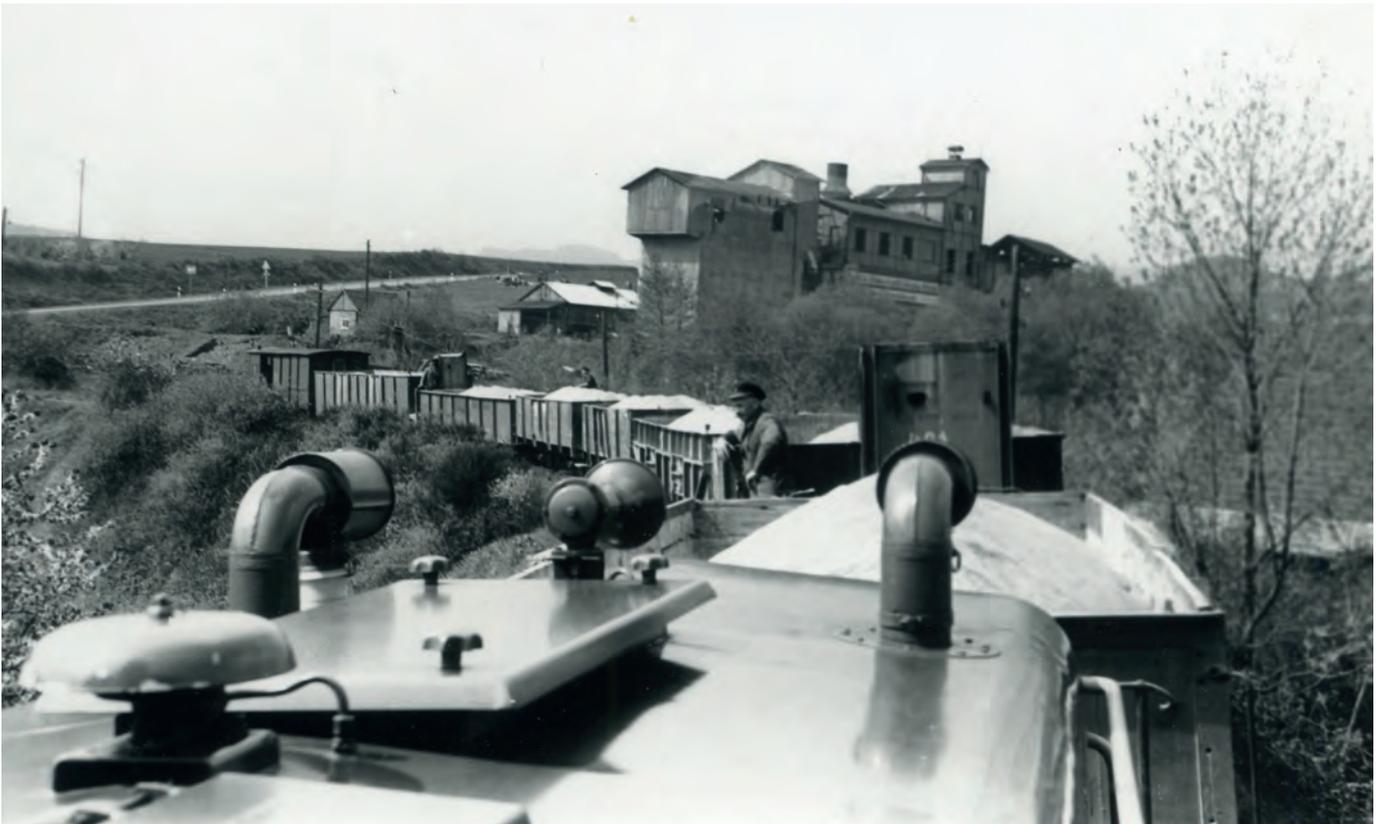
▲ Bild 20: Ansicht von Oberzissen mit der rechts am Hang in Richtung Burg Olbrück verlaufenden Seilbahntrasse.  
Bild: Slg. Hans Schmitz

Hier deutet sich ein permanent bestehendes Problem zwischen dem Verloader und der Bahngesellschaft an, das sich wie ein roter Faden durch die Geschäftsbeziehung zog. Kurz gesagt, es ging um die Frachtraten der Brohltalbahn, die dem Verloader zu hoch waren, um einen wirtschaftlichen Betrieb von Steinbruch und Werk zu ermöglichen.

Gegenseitig warf man sich Versäumnisse bei der Wartung der Gleise im Werksgelände, die zu Entgleisungen führten, vor, die Frachtmengen waren strittig und die Frachterhöhung vom 01. Juni 1950 um 44 Prozent, die erst bei einer Mindestfrachtmenge von 50.000 t pro Jahr wegfallen sollte, erschien der Fa. Rauen zu hoch. Hinzu



▲ Bild 21: Sonderzug mit VB 50, dem 1937 seiner Antriebsanlage entledigten ehemaligen VT 50, am 14. Oktober 1967 im Bahnhof Oberzissen. Im Hintergrund das Schotterwerk; schemenhaft erkennbar ist die in Richtung Burg Olbrück aufsteigende Seilbahntrasse mit mehreren Masten, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgebaut war.  
Bild: Heinz Meyer, Sammlung Wolfgang R. Reimann



▲ Bild 22: Güterzug der Brohltalbahn mit Phonolith aus Brenk; im Hintergrund das stillliegende Werk von Horst & Jüssen in Oberzissen am 15. Mai 1970. Auf den Güterwagen fahren zu diesem Zeitpunkt mehrere Bremser mit. Bild: Gerd Wolff

kam ein Weiteres: Nachdem der Betrieb der Hannebacher Ley zu Jahresbeginn 1950 gut angelaufen war, hatte sich laut Aktenvermerk vom 12. März 1952 herausgestellt, dass man sich bei der Qualität der Haldensteine bezüglich der Druckfestigkeit getäuscht habe. Außerdem habe die Basalt AG Linz die Fa. Rauen auf dem Markt preislich unterboten. Das führte zu neuen Reibereien zwischen Rauen und der Brohltalbahn, bis hin zu der Drohung, die Seilbahn stillzulegen und auf Lkw-Transport umzustellen (wobei die zu dieser Zeit vorhandenen BEG-eigenen Lkw der Fa. Rauen zu teuer waren). Wieder mal ging es um die Höhe der Frachtraten. Ein Wirtschaftsprüfer aus Koblenz bescheinigte der Fa. Rauen, dass die tägliche Förderung des Bruches wegen der technischen Leistung der Seilbahn 200-220t nicht übersteigen könne und somit eine Herabsetzung der Kosten durch höhere Ausbeutung und Förderung nicht zu erwarten sei, allenfalls durch Einsparungen bei Arbeitskräften und

BROHLTALBAHN

Streckenbegehung O'zissen - Bichl, am 31. März 1974

---

Beginn: Basaltschotterwerk in Oberzissen.  
 Das Werk ist dem Anschein nach schon länger außer Betrieb. Die Seilbahn ist abgebaut und von den ehem. Gleisanlagen ist bis auf ein Reststück von 15m, nichts mehr zu sehen.

Das Schotterwerk war ein kombiniertes Silo- u. Brechwerk. Die Materialbelieferung erfolgte über eine Seilbahn.

Letzter Besitzer:  
 • Horst & Jüssen OHG, Sinzig Rhein  
 Werk Oberzissen.  
 Vorheriger Besitzer:  
 • Steinhandel Rauen, Mülheim Ruhr  
 Basaltschotterwerk Bichl-Oberzissen.

▲ Bild 23: Dokumentation der Situation in Oberzissen am 31. März 1974. Bild: Hans Hoscheit

Löhnen. Letztlich einigte man sich pragmatisch, und die Seilbahn lief weiter.

Die erwähnten Probleme führten in den 1950er Jahren zu einer stark schwankenden Nutzung des Gleisanschlusses der Brohltalbahn, siehe Tabelle. Zunächst war man zuversichtlich. Der Geschäftsbericht der BEG für 1950 vermerkt: „Der beginnende Versand der Firma Steinhandel Rauhen GmbH .... machte sich in einem Mehrertrag des Güterverkehrs bemerkbar.“ Das war aber leider nicht von Dauer. Schon 1952 ist von der „schlechten Beschäftigung der Basalt-Industrie im Brohltal“ mit der Folge erheblicher Rückgänge bei der beförderten Gütermenge die Rede. Und für 1954 heißt es: „Auch der Versand der Firma Rauhen ist im Berichtsjahr bedeutend zurückgegangen.“ Schließlich ist für das Geschäftsjahr 1957 festgehalten: „Dieser Rückgang im Güterverkehr ist auf die Weniger-Verladungen des Basaltwerkes in Oberzissen zurückzuführen.“ In den Geschäftsberichten von 1961 bis 1965 taucht das Oberzissener Basaltwerk bei der Nennung der Hauptverfrachter nicht mehr auf.

Beispielhaft für die unterschiedlichen Frachtmengen stehen die folgenden Daten: Einem Spitzenwert im März 1951 von 6.419 t beförderter Rauhen-Basaltsteine von Oberzissen nach Brohl Hafen stand eine Menge von nur 15 t im Februar 1952 gegenüber. Der Anteil der Lkw-Abfuhr an der Produktion in Oberzissen bleibt offen; auffällig ist der Wert im Jahr 1955, als überhaupt kein Material über die Schiene abgefahren wurde, danach wieder in wechselndem Umfang. Anfang der 1960er Jahre endete die Nutzung der Schiene gänzlich. Zu einem nicht genau bekannten Zeitpunkt wurde das Oberzissener Werk um eine Anlage für die Bitumenherstellung für den Straßenbau erweitert. Vermutlich brachte die Unwirtschaftlichkeit dem Werk jedoch das Ende. Wann das genau war, konnte bisher nicht ermittelt werden, auch nicht vom dazu befragten rheinland-pfälzischen Landesamt für Geologie



▲ Bild 24: Abriss des Basaltwerkes Oberzissen im Jahr 1975. Die Schüttrutschen, unter denen die Waggons beladen wurden, sowie Gleisreste sind zu erkennen. Bild: Alfons Dietz

und Bergbau in Mainz sowie den Rheinischen Provinzial-Basalt- und Lavawerken (RPBL) als Rechtsnachfolger der Horst & Jüssen OHG.

Vermutlich fällt der Zeitpunkt in die Mitte der 1960er Jahre, eventuell parallel zum Abbauende am Meirother Kopf zum Jahresschluss 1964 – immerhin aber deutlich länger, als bei Gerd Wolff im Buch „Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 1, Rheinland-Pfalz/Saarland“ (Freiburg 1989) erwähnt wird;

dort ist lediglich von einem Betriebszeitraum von 1951 bis 1954 die Rede. Mit dem Werk hatte zwangsläufig auch die Seilbahn ausgedient. Auf Bild 21, das im Oktober 1967 entstand, sind Werk und Seilbahn zu erkennen. Offen bleibt die Frage, wie lange das Schotterwerk arbeitete. Zuletzt war dort die Schlosserei tätig, die u.a. Förderbänder für den ebenfalls von Horst & Jüssen ausgebeuteten Kunkskopf bei Wassenach reparierte. Josef Hilger aus Oberzissen erinnert sich, dass das Brecherwerk

bald nach 1958 stillgelegt worden sei; dem stehen allerdings Hinweise auf eine Fortführung der Produktion und des Seilbahnbetriebs bis weit in die 1960er Jahre gegenüber. Sogar von 1970 ist die Rede, was aber zu lang gegriffen erscheint. So oder so bedeutete der Wegfall der Frachten aus Oberzissen für die Brohltalbahn einen empfindlichen Verlust.

Das Basaltwerk Oberzissen diente nach seiner Stilllegung als Abenteuerspielplatz für die Dorfjugend. Bei einer Begehung am 31. März 1974 notierte Hans Hoscheit, dass das Werk allem Anschein nach schon länger außer Betrieb und die Seilbahn abgebaut sei. Die ehemaligen Gleisanlagen des Bahnanschlusses seien ebenfalls bis auf ein ca. 15 m langes Reststück verschwunden. Tatsächlich wurde das Werk, von Vielen schon 1970 als „Schandfleck“ in der Natur angesehen, im Jahr 1975 gesprengt. Zunächst verwilderte das Gelände, ehe es aufgefüllt und verkauft wurde.

Bei der Suche nach Relikten der ersten Seilbahn wird man zunächst in Niederdürenbach fündig, wo die erwähnte, 2007 renovierte Spannstation ein sehr gutes Zeugnis der Vergangenheit ablegt (vgl. Bilder 11 a/b in Heft 1/2024). Ferner sind am Steinberg bei Oberdürenbach zwei Kipploren aus der Zeit des Basaltabbaus aufgestellt, auch findet man im Gelände des Steinbruchs am Steinberg bis in die Gegenwart Reste früherer Verladeanlagen (vgl. Bilder 12 und 13 ebenda).

Die zweite Seilbahn hat ebenfalls deutliche Spuren hinterlassen. Die mitten im Wald gelegene ehemalige Verladestation an der Hannebacher Ley ist dank verschiedener Fundamentreste klar auszumachen (vgl. Bilder 18 und 25). In der Fortsetzung der gradlinigen Seilbahntrasse findet man auf dem Höhenrücken oberhalb von Wollscheid mit aufmerksamem Blick und etwas Ausdauer in regelmäßigen Abständen die Betonfundamente der früheren Tragmasten, jeweils mit etwa 100 m Abstand (mal mehr, mal weniger,



▲ Bild 25: Reste der Verladestation unmittelbar im heute dicht bewachsenen Gelände an der Hannebacher Ley, vergleiche auch Bild 18. Bild (21. Februar 2021): Volkhard Stern



▲ Bild 26+27: Unterhalb der Hannebacher Ley lassen sich im Verlauf der früheren Seilbahntrasse an mehreren Stellen die Betonsockel ausmachen, auf denen die Tragmasten der Seilbahn montiert waren. Bilder (21. Februar 2021): Volkhard Stern

angepasst an die Bodenverhältnisse). Mindestens an sechs Stellen im oberen Bereich sind solche Sockelreste vorhanden, unter anderem direkt vor der Kante zum Brohlbachtal, das von der Seilbahn in Richtung Burg Olbrück freischwebend überspannt wurde. Gegenüber ist auf dem Olbrück-Burgberg die ehemalige Spannstation fast vollständig erhalten, vgl. Bilder 30 bis 32. Der massive Betonpfeiler – nur knapp 50 m nördlich des Bergfrieds – steht nach wie vor und ähnelt sehr der Spannstation in Niederdürenbach. Die ins Erdreich in Betonringen versenkten Spannengewichte links und rechts des Pfeilers sind ebenfalls nach wie vor vorhanden, sogar die gekappten Drahtseile waren im Frühjahr 2021 existent. Nur der früher oben aufgesetzte Tragmast der Seilbahn fehlt. Einige Meter entfernt in Richtung Oberzissen findet man weiterhin das Fundament des bergabwärts gewandten Traggerüsts. Besonders bewusst wird bei einer Begehung, wie nahe die Seilbahntrasse der Burgruine kam, ein heutzutage nicht mehr genehmigungsfähiger Verlauf in der freien Landschaft.

Interessanterweise ist die Trasse der ersten Seilbahn auf den topographischen Karten des Landes Rheinland-Pfalz, die üblicherweise erst nach einigen Jahren angepasst und auf den neuesten Stand gebracht werden, bis 1953 eingezeichnet, obwohl sie zu diesem Zeitpunkt nachweislich bereits zehn Jahre außer Betrieb war. Ab 1954 ist dann an Stelle der ersten die neue, zweite Seilbahn eingetragen, und das noch bis zum Jahr 1972, also lange über ihre tatsächliche Existenz hinaus. Ebenfalls bemerkenswert: Alle drei der damaligen „Player“ existieren noch heute, wenn auch z.T. in anderen Strukturen: Die BEG als Infrastrukturgesellschaft, die Fa. Hermann Rauen GmbH & Co. vorm. Steinhandel Rauen in Mülheim (Ruhr) sowie die Horst & Jüssen Verwaltungs-GmbH als Gesellschafter der Rheinischen Provinzial-Basalt- und Lavawerke GmbH & Co. OHG, Sinzig.

**Tabelle 1:**  
**Verlademengen Basaltwerk Oberzissen auf die Brohltalbahn**

Jahr	Tonnen/Jahr	Seilbahn
Vor 1940	Ca. 100.000	Oberzissen – Steinberg
1940	8.365	Oberzissen – Steinberg
1941 Kündigung des Gleisanschlusses Oberzissen, 1945 Wiederaufnahme der Bedienung		
1951	51.508	Oberzissen – Hannebacher Ley
1952	22.965	Oberzissen – Hannebacher Ley
1953	19.472	Oberzissen – Hannebacher Ley
1954	1.286	Oberzissen – Hannebacher Ley
1955	0	Oberzissen – Hannebacher Ley
1956	10.487	Oberzissen – Hannebacher Ley
1957	4.659	Oberzissen – Hannebacher Ley
1958	4.199	Oberzissen – Hannebacher Ley
1959	11.417	Oberzissen – Hannebacher Ley
1960	3.990	Oberzissen – Hannebacher Ley
1961	0	Oberzissen – Hannebacher Ley

Quellen ab 1951:

*Beförderungs- und Umschlagleistungen der Brohltal-Eisenbahn, 1962, Bestand IBS-Archiv, Geschäftsberichte der BEG*



▲ Bild 28: Im Verlauf des Buschwerks am linken Bildrand verlief die Seilbahntrasse in vollkommen geradem Verlauf auf die Burgruine Olbrück zu, die sie linkerhand passierte. Tief unten im Tal erkennt man die 1975 fertiggestellte Autobahnbrücke über das Brohltal bei Niederzissen.  
Bild (21. Februar 2021): Volkhard Stern

## **Bericht von Hans Dünker (Jahrgang 1932), der von 1958 bis 1962 als Seilbahnwärter in Oberzissen gearbeitet hat (Interview vom 28. Februar und 03. März 2021; Herr Dünker verstarb am 10. April 2021).**

Hans Dünker aus Oberzissen ersetzte 1958 den früheren Seilbahnwärter, der wegen Epilepsie diese Tätigkeit nicht mehr ausüben konnte. Bis 1962, als er auf einen neuen Arbeitsplatz beim Tönissteiner Mineralbrunnen wechselte, nahm Herr Dünker die Funktion des Seilbahnwärters wahr. Dazu gehörte die tägliche Begehung der Trasse von Oberzissen aus, um mögliche Schäden an Masten und Seil festzustellen. Um 06:30 Uhr musste die Spannstation an der Burg Olbrück erreicht sein, um anschließend die Seilbahn einschalten zu können. Die Begehung von der Kante des Brohltals bis zur Hannebacher Ley nahm ein Kollege aus Hain wahr, der von Hain aus den Burgberg hinab ins Tal und dann über einen Fußpfad zur Seilbahntrasse Richtung Hannebacher Ley lief. War alles in Ordnung, konnte die Seilbahn eingeschaltet werden, die Verständigung dazu erfolgte per Feldtelefonleitung. Täglich um 9 Uhr wurde die Bahn für eine Viertelstunde zur Frühstückspause, mittags für eine halbe Stunde abgeschaltet. Ansonsten lief die Seilbahn pausenlos. Die so genannten Wägelchen (Loren, auch Kärrchen genannt) hingen am Zugseil, das unter dem Tragseil angeordnet war. Im Bereich der Tragmasten liefen die Seile über Schienen. An den Endpunkten liefen die Wägelchen um ein mit Leder bestücktes Rad, schlugen in eine Kupplung und wurden dann automatisch beladen (an der Bergstation am Steinbruch) bzw. entladen (an der Talstation im Basaltwerk). Die Zu- bzw. Abführung des Materials besorgten drei Mann an der Hannebacher Ley und drei weitere im Werk. In Oberzissen waren etwa 10 Mann beschäftigt, darunter ein Schlosser und zwei Bediener an den beiden Grob-Steinbrechern und dem Mahlwerk für Splitt. Wie Hans Dünker berichtet, fuhr er regelmäßig bergauf auf den dann unbeladenen, offenen Wägelchen mit, um die Stahlseile zu prüfen. In der Gegenrichtung auf beladenen Loren wäre das zu gefährlich gewesen. Etwas Mut gehörte insbesondere dazu, die mehr als 700 m lange, freie Überspannung des Brohltals mit leicht durchhängenden Seilen zu überwinden, namentlich bei schlechtem Wetter. Bei Sturm verzichtete man darauf. Die Anlage trieb sich durch die Schwerkraft (leere Wagen bergauf, beladene bergab über eine Differenz von rund 270 Höhenmeter) quasi selbst an und musste sogar zusätzlich gebremst werden. Dieses Bremsen funktionierte schlecht, wenn das Seil im Winter vereist war. Es ist vorgekommen, dass beladene Wägelchen durchgegangen und ins Brohltal nahe der Lochmühle abgestürzt sind. Da konnte auch die über der Brohltalstraße errichtete Schutzbrücke aus Metallstreben wenig ausrichten; eine ähnliche, massiv betonierte Schutzbrücke hatte es auch für die erste Seilbahn bei Niederdürenbach gegeben.

Wie erwähnt, diente eine einfache Feldtelefonleitung der Verständigung zwischen dem Steinwerk, der Spannstation Olbrück und der Verladeanlage an der Hannebacher Ley. Errichtet worden war die gesamte Anlage 1949, vorwiegend aus Material der 1943 stillgelegten Seilbahn zum Steinberg, die wohl seinerzeit von der Kölner Spezialfirma Julius Pohlig AG geliefert worden war. Dafür war eine Fa. Behrens aus Cochem an der Mosel engagiert.

Betriebsleiter Engler musste wöchentlich den Lohn an die Arbeiter per „Lohntüte“ auszahlen. Da Herr Engler Bedenken hatte, mit Lohngeldern an die Hannebacher Ley zu fahren, sollte Hans Dünker diese Aufgabe übernehmen. Die Lohnfrage führte für Herrn Dünker 1962 zum Verlassen des Werkes: Da er als Seilbahnwärter keinen Schlosserlohn erhalten sollte, wechselte er besser bezahlt zum Tönissteiner Brunnen und fuhr dort mit Lastzügen Mineralwasser in der näheren und weiteren Umgebung, bis hin ins Saarland, aus. 1962 war immer noch die Fa. Horst & Jüssen der Betreiber des Schotterwerks Oberzissen. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Auftragslage wohl schon schlechter. Das vergleichsweise weiche Basaltmaterial aus der Hannebacher Ley war für den wichtigen Straßenbau nicht so gut geeignet. Oft sei man schon im Oktober „Stempeln gegangen“, bezog also über Winter Geld vom Arbeitsamt. Das war vermutlich auch der Grund für die rückläufigen Verlade-mengen auf die Brohltalbahn. Herr Dünker berichtet nicht von einer Beladung der Brohltalbahn-Wagen über Rutschen, sondern als manuell ausgelösten Vorgang des Abkippens direkt von den Loren in die tiefer stehenden Waggons, die einzeln vorgezogen wurden. Das Material aus zwanzig Seilbahn-Wägelchen hätte einen Kübel gefüllt, und je Brohltalbahn-Wagen seien zwei Kübel befördert worden. Eine Teerproduktion habe es zu seiner Zeit nicht gegeben. Auch der Transport von Mineralwasser aus dem „Bur“ in Oberzissen zum Steinbruch sei irgendwann aufgegeben worden. Vorher seien die Fässchen mit einer Art Flaschenzug auf die Seilbahn-Wägelchen gezogen worden.

Für Inspektionsfahrten vom Boden aus stand ein Motorrad zur Verfügung. Standen Reparaturen an, fuhren zwei Mann – der Seilbahnwärter und der Schlosser – mit dem betriebs-eigenen VW-Käfer und entsprechendem Werkzeug zu der betreffenden Stelle.

*Das Ehepaar Dünker betrieb bis 2017 in Oberzissen eine Gaststätte, die 1936 von Herrn Dünkers Vater erworben und später von seinem Sohn übernommen worden war.*

**Tabelle 2:  
Privatgüterwagen der Fa. Rauen, eingestellt bei der BEG**

501-506	Talbot 1925	OO4 Selbstentlader	Im August 1941 anlässlich der bevorstehenden Stilllegung des Steinbruchs Steinberg und der Kündigung des Gleisanschlusses Oberzissen verkauft
550-553	Rastatt 1910	O2 (Om), 15 t Tragfähigkeit	1934 ex Albtalbahn, 1954 an BEG
554-557	Rastatt 1925	O2 (Om), 15 t Tragfähigkeit	1934 ex Albtalbahn, 1954 an BEG

Für die Beförderung ihrer Güter mit den firmeneigenen Wagen wurden der Fa. Rauen durch die BEG Frachtvergünstigungen gewährt. Die Wagen wurden durch die BEG gewartet, die Kosten dafür der Fa. Rauen in Rechnung gestellt. Nach 1945 wurden die Wagen 550-557 der BEG unentgeltlich zur Verfügung gestellt, ohne dass Rauen Wartungs- und Instandsetzungskosten in Rechnung gestellt wurden. Für die Herrichtung der neuen Seilbahn Oberzissen – Hannebacher Ley gewährte die BEG der Fa. Rauen im Jahr 1949 einen Kredit, als Sicherheit wurden die genannten Wagen an die BEG übereignet und 1954 ganz übertragen. (Aktenvermerk der BEG vom 14. Mai 1954)



◀ Bild 29: Unmittelbar vor dem Steilhang, der ins Tal des Brohlbaches hinabführt, finden sich Reste der Betonkonstruktion, auf denen der Tragmast der Seilbahn montiert war. Von hier aus ging es beachtliche 735 m frei schwebend in Richtung Burg Olbrück, deren Bergfried man zwischen den Bäumen erkennt.

Bild (21. Februar 2021): Volkhard Stern



▲ Bild 30: Der gewaltige Sockel der Spannstation Olbrück befand sich nur wenige Meter vom Bergfried der Burg Olbrück (siehe im Hintergrund hinter den Bäumen) entfernt. Er ist bis heute gut erhalten. Die Konstrukteure der Seilbahn nutzen die exponierte Lage des Burgbergs geschickt zur Überwindung der beachtlichen Höhendifferenz zwischen dem Basaltwerk in Oberzissen und dem Steinbruch an der Hannebacher Ley.

Bilder (28. Februar 2021): Volkhard Stern

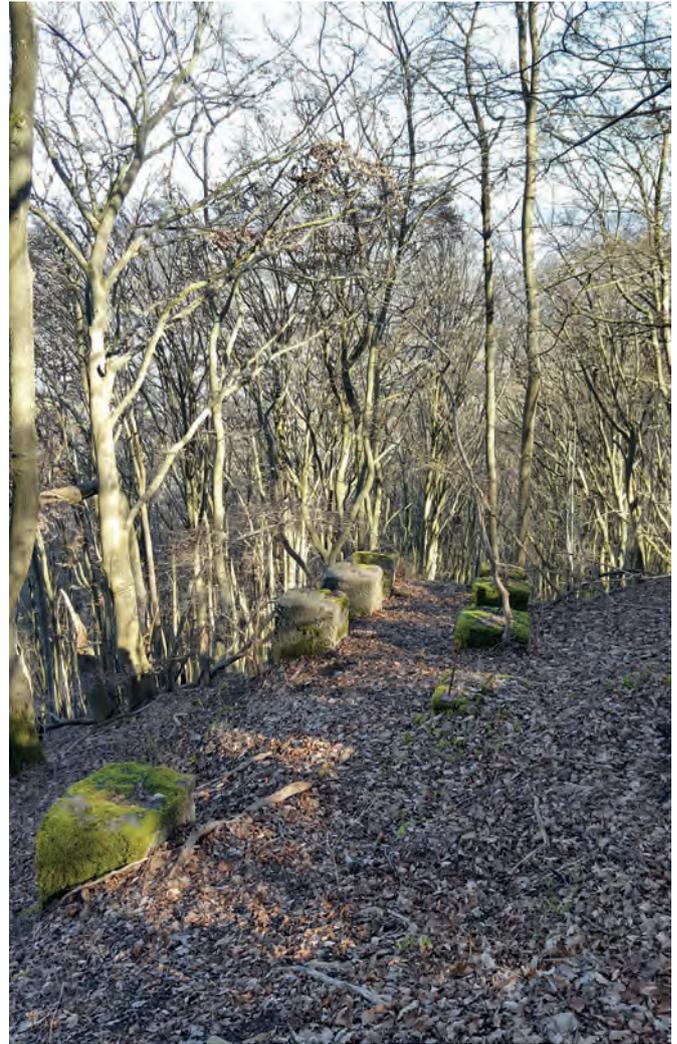
Die Angaben für den vorliegenden Beitrag stammen aus einer Vielzahl verschiedener Quellen und Berichten, so von Alfons Dietz, Hans Dünker, Sofia Esch, Gerhard und Hermann Hilger, Josef Hilger, Hans Hoscheit, Gerhard Knechtges, Hermann Krischer, Rudolf Leisen (Webseite [https://www.kreisahrweiler.de/kvar/VT/hjb2006/hjb2006\\_46.htm](https://www.kreisahrweiler.de/kvar/VT/hjb2006/hjb2006_46.htm)), Hans-Josef Merzbach, Walter Müller, Marga Naumann, Wolfgang Reimann, Hans Schmitz, Heinz Schröder, Gerd Wolff und dem Heimatverein Oberzissen, ferner dem Buch „Die Chronik der Brohltalbahn“ von Hans-Joachim Jakobowski (Niederkassel 1992), dem Archiv der Brohltalbahn, Aktenbestand VIII, der Webseite <http://webopac.hwwa.de> (Geschäftsberichte bis 1944) sowie der Schulchronik Oberzissen. Allen Bild- und Hinweisgebern gilt ein Dank des Verfassers. Ein weiterer Dank gilt dem Bürgermeister der Verbandsgemeinde Brohltal, Johannes Bell.

Volkhard Stern



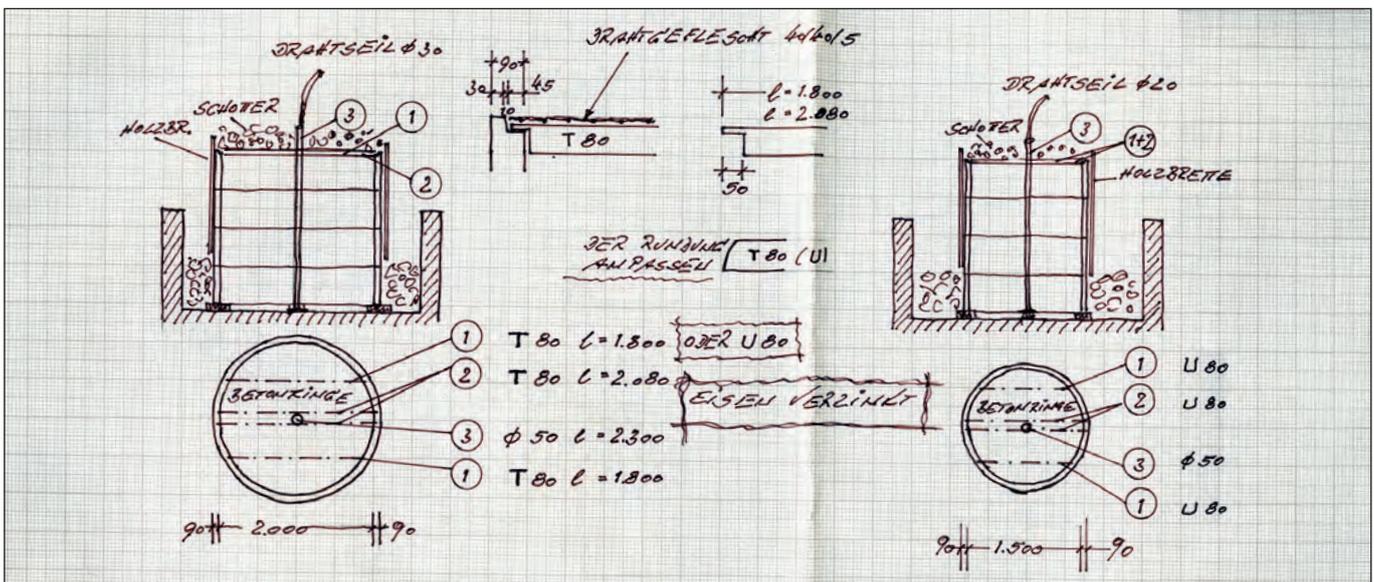
▲ Bild 31: Die tonnenschweren Gewichte der Spannstation dienen dazu, die Seile stramm zu halten. Sie sind unterhalb der Burg Olbrück ebenso erhalten wie Reste des geflochtenen Drahtseils.

Bild (28. Februar 2021): Volkhard Stern



▲ Bild 32: Auf dem Olbrücker Burgberg findet man auch diese Betonsockel des früher bergab in Richtung Oberzissen installierten Traggerüsts.

Bild (28. Februar 2021): Volkhard Stern



▲ Bild 33: Skizze der Spannungsgewichte der Spannstation Niederdürenbach, der die Spannstation Olbrück spiegelbildlich entspricht.

Zeichnung: Gerhard Knechtges

## Drehgestell-Ringtausch

Bekanntlich haben wir mit den Wagen 31 (ex 117) und 32 (ex 114) zwei der ehemals fünf „Neubauwagen“ im Bestand, welche die Deutsche Bundesbahn 1965 für ihre Meterspurstrecke Mosbach – Mudau im AW München-Neuaußing bauen ließ. Nach der Stilllegung der Strecke am 03. Juni 1973 kamen die Wagen zur Inselbahn Wangerooge, wo sie bis 1993 im Einsatz waren. Zwei der Fahrzeuge, darunter der einzige mit Gepäckabteil (Wagen 31) kamen Ende 1995 zu uns nach Brohl, ein drittes Fahrzeug (Wagen 124) ist noch bei der Sauerländer Kleinbahn bei Plettenberg im Einsatz – 2021 war dieser Wagen anlässlich unseres Bahnfestes in Brohl zu Gast.

Der vierte Wagen existiert leider nicht mehr vollständig. Mitte der 1990er Jahre konstruierte das AW Wittenberge aus dem Wagenkasten ein Modell für einen neuen Schmalspurtriebwagen, welcher insbesondere auf den Bahnen in Sachsen und im Harz potenziell zum Einsatz hätte kommen sollen. Gebaut wurde aber in Wittenberge nur ein Prototyp, der 187 015 (vgl. Heft 1/2018). Alle anderen HSB-Neubautriebwagen (187 016-019) wurden dann im AW Halberstadt gebaut. Nachdem das Modell nicht mehr benötigt wurde, und vor dem Bahnhof Goyatz im Spreewald 1996 der ehemalige Packwagen KB4i 904-002 als Erinnerung an die Spreewaldbahn aufgestellt werden sollte, aber keine Drehgestelle mehr hatte, lieferte das AW Wittenberge die Drehgestelle des Triebwagenmodells hinzu. Der Verbleib des fünften Wagens ist unklar.

Der Bahnhof Goyatz, ehemaliger Endpunkt des Astes der Spreewaldbahn von Straupitz aus, beherbergt die Touristinformation Schwielochsee und im dazu gehörigen Güterschuppen befindet sich ein Kiosk mit einer Poststelle.

Einem glücklichen Umstand ist es zu verdanken, dass die „IG Wagen“ bei



▲ Thomas Bickenbach und Michael Haubner reisten am 12. April 2024 in den Spreewald um die beiden Original-Drehgestelle des vierten Mudauer Wagens abzuholen. Im Vordergrund sind die aus Thüringen mitgebrachten Tauschfahrwerke für den in Goyatz aufgestellten Waggon der Spreewaldbahn zu erkennen. Foto: Philipp Seemann



▲ Der Wagenkasten abgehoben von den Drehgestellen vor dem Bf. Goyatz

Foto: Michael Haubner

ihrem Besuch 2019 bei uns in Brohl Drehgestelle entdeckte, welche diese für ihren geretteten Klingenthaler GGw 99-41-01 benötigte. Von diesem Wagen wurden 1914 von der Waggonfabrik Wedau sieben Stück als gedeckte Güterwagen gebaut, die der einzigen elek-

trischen sächsischen Schmalspurbahn vorrangig im Stückgutverkehr dienten. Ein Wagen blieb nach der Stilllegung der Strecke im Jahre 1964 erhalten als Schuppen am Bahnhof Klingenthal. Dieser wurde 2008 der IG übergeben und 2011 konnte er geborgen werden.



▲ Nachdem die Mosbach-Mudauer Drehgestelle verladen wurden, konnten die Tauschdrehgestelle zum Wagen geschoben werden. Foto: Michael Haubner



▲ Alle Helfer der Tausch-Aktion zeigen sich für ein Erinnerungsbild vor dem Wagen und den neuen Drehgestellen. Foto: Michael Haubner

Inzwischen steht er in Freital, aber es fehlten ihm noch die Drehgestelle.

Da die modernen Drehgestelle unter dem Packwagen in Goyatz nicht zu ihm passten und wir diese gerne als Reservedrehgestelle in Brohl haben wollten, die „IG Wagen“ unsere wiederum für den Klingenthaler GGw, kam der Gedanke zu einem großen Ringtausch auf.

Dafür bekam die „IG Wagen“ von der Hirzbergbahn in Georgenthal Drehge-

stelle aus der Zeit der Jahrhundertwende, ehemals gebaut von der Kölner Räderfabrik Gebr. van der Zypen, die zu dem Goyatzer Wagen passten. Diese wurden in Georgenthal aufgearbeitet und lagen seitdem zum Tausch bereit. Der Tausch sollte 2020 stattfinden, wegen Corona kam es aber nicht dazu. Nach langer Planung und schwieriger Terminfindung starteten am 12. April 2024 Thomas Bickenbach, Michael Haubner sowie Mathias Hermann mit

Oliver Pleiß nach Georgenthal. Dort wurden die Drehgestelle mit Hilfe des LKW-Kranes geladen. Am Abend kamen wir in Straupitz bei der IG Spreewaldbahn mit unserer Fuhre an und wurden dort bestens bis in die späte Nacht mit Essen und ausreichend Getränken versorgt.

Erst am nächsten Morgen konnten wir den mustergültig denkmalgerecht hergerichteten Bahnhof Straupitz der ehemaligen Spreewaldbahn bewundern, der einer Privatperson gehört. Nach dem Frühstück im dortigen Vereins-Aufenthaltswagen wurde dann nach Goyatz gefahren, wo bereits alles für den Drehgestelltausch vorbereitet war. Hierzu zählte die Sperrung des Parkplatzes, damit der bestellte Kran sich aufstellen konnte. Der Wagen wurde dann erstmals nach seiner Aufstellung 1995 wieder auf dem Gleis verschoben, um näher an den Kranstandpunkt zu kommen. Der Tausch der Drehgestelle ging mit der tatkräftigen Hilfe der Mitglieder der „IG Spreewaldbahn“, der „IG Wagen“ und von uns mit dem bestellten 100 Tonnen-Kran ohne Schwierigkeiten vonstatten. Örtliche Zuschauer fanden sich ausreichend ein. So begleitete auch der Goyatzer Bürgermeister und die örtliche Lausitzer Zeitung die Aktion, die dann in der nächsten Woche einen ¾-seitigen Artikel über die neuen Drehgestelle brachte.

Insgesamt zeigte sich hier durch die gute Zusammenarbeit mit den verschiedenen Eisenbahnvereinen und den rührigen Mitgliedern, dass jeder sein Ziel erreichte, damit Eisenbahngeschichte auch authentisch gezeigt werden kann – und die Brohltalbahn Tauschgestelle für die beiden Neubauwagen hat. Ob diese nun als Ersatzteile oder Wechseldrehgestelle für die vorhandenen Wagen dienen werden oder perspektivisch einen rekonstruierten Wagenkasten des vierten Waggons erhalten, wird die (ferne) Zukunft zeigen...

Michael Haubner

## Das besondere Bild: Ferienkinder in Kempenich



▲ Eines der ältesten bekannten Fotos eines Brohltalbahn-Busses ist nebenstehend abgedruckt. Erkennbar sind Kinder, welche 1935 zur Erholung in Kempenich weilten und kurz vor der Rückfahrt nach Brohl sind. Foto: Archiv Pauly

Viele Freunde und Liebhaber der Brohltalbahn hüten in Ihren privaten Archiven so manchen Schatz, den es nicht zuletzt mit Blick auf unser nahendes 125-jähriges Bestehen im Jahr 2026 zu heben gilt. Hat doch der Vorstand der IBS aus Anlass dieses wunderbaren Jubiläums beschlossen, dazu eigens auch eine Festschrift herauszugeben.

Als Vorsitzender der IBS hoffe ich auf die Unterstützung unserer Leserschaft,

doch möglichst viele bislang noch unveröffentlichte Fotos ans Tageslicht zu bringen, die in rund zwei Jahren unsere Jubiläumsschrift spannend gestalten helfen und bereichern sollen.

Deshalb möchte ich nun mit gutem Beispiel vorangehen, und ab dieser Ausgabe jeweils ein Bild bzw. eine historische Aufnahme aus meinem privaten Archiv zur Verfügung stellen, das den Themen „Eisenbahn“ oder

„Nahverkehr“ in unserer Heimat gewidmet ist; speziell natürlich unserer Brohltalbahn.

Das hier gezeigte Foto stammt ursprünglich aus dem Nachlass meines Großonkels Hubert Keller, der nach dem Ende des Ersten Weltkriegs und seiner Rückkehr aus französischer Kriegsgefangenschaft im Jahr 1922 in Sinzig in der dortigen Präparandenanstalt den Beruf des Lehrers erlernte. Damals war es durchaus nicht

unüblich, dass Lehrer an den damaligen Volksschulen keine akademisch-pädagogische Ausbildung im Sinne der heutigen hochschulgestützten Vorbereitung auf den Lehrberuf erhielten. Nach verschiedenen Zwischenstationen kam Onkel Hubert, wie wir ihn als Kinder respektvoll nannten, in den frühen 1930er Jahren nach Kempenich, wo er als Hauptlehrer die dort vakant gewordene Stelle des Schulleiters der Volksschule einnahm.

Mein Onkel, Jahrgang 1896, gehörte aufgrund seiner Tätigkeit als Hauptlehrer in Kempenich mit seiner Frau schon bald zu den Honoratioren des Ortes, was auch in heimatkundlichen Schriften wie zum Beispiel in „Bilder der Heimat - Kempenich in alten Ansichten“, Niederzissen und Kempenich 1987, dokumentiert ist.

Nach dem Tod des Onkels im Jahr 1981 habe ich einige wenige Bilder aus seinem Nachlass erhalten, darunter auch das hier abgebildete Foto aus dem Jahr 1935.

Dieses Bild dokumentiert nicht alleine den noch sehr jungen straßengebundenen Nahverkehr der Brohltal-Eisenbahngesellschaft, die diesen erst acht Jahre zuvor auf der Linie zwischen Niederbreisig, Brohl und Maria Laach erstmals am 14. April 1927 eingerichtet hatte. Der hier gezeigte Bus befährt ausweislich seiner Aufschrift die Linie 1, Brohl – Kempenich, wobei das seitliche Zielschild darauf hinweist, dass der Bus in Kempenich für die Fahrt nach Brohl bereit steht.

Auch die Institution der „Kinderlandverschickung“, die während des Zweiten Weltkriegs traurige Berühmtheit erhielt, weil die nationalsozialistische Diktatur ab 1940 im großen Stil Mütter und Kinder in das ferne Hinterland Deutschlands verlegte, die von den Bomberstaffeln der alliierten Luftstreitkräfte (zunächst noch) nicht erreicht werden konnten.

Aber bereits zuvor in den 1920er Jahren und vereinzelt sogar schon ab den 1890er Jahren waren erstmals unterernährte und gesundheitlich beeinträchtigte Kinder von verschiedenen Organisationen, teils kirchlich und teils staatlich, in die Höhenlagen der Mittelgebirge „verschickt“ worden, um vor allem den an Atemwegserkrankungen leidenden Kindern der deutschen Industriezentren, vornehmlich des Ruhrgebiets, Heilung und Genesung bei guter Verpflegung zu ermöglichen. Berichte über den allgemeinen Gesundheitszustand und die Ernährungslage von Kindern bis weit in die 1930er Jahre hinein lassen aufhorchen und sind teils erschreckend. Die Beine der unbekanntenen jungen Leute auf dem Foto lassen erahnen, dass auch diese Kinder vor allem der Verpflegung wegen nach Kempenich gereist waren.

Das Foto aus meinem Archiv trägt rückseitig den Hinweis: „Ferienkinder von 5.2. - 13.3.35 in Kempenich.“ Die hier abgebildeten Kinder und jungen Frauen sind nicht etwa gerade angekommen, sondern warten mit dem Fotografen auf die Abfahrt des Busses in Richtung Brohl, wo es von dort wahrscheinlich mit der Reichsbahn weiter in die jeweils heimatlichen Gefilde ging. Damit wäre das Foto sehr genau auf den 13. März 1935 zu datieren. Ob es tatsächlich von meinem Onkel aufgenommen wurde, habe ich leider nicht mehr erfahren können.

Meine Mutter, die selbst häufig bei Onkel Hubert und Tante Nella in Kempenich zu Gast war, lobte noch viele Jahre später die Gastfreundschaft der Kellers, die, selbst kinderlos geblieben, immer wieder gerne junge Menschen, die zur Erholung nach Kempenich kamen, als Gäste aufgenommen hatten. Die herzliche Strenge ihrer und meiner Altvorderen hatte die beiden in Kempenich bis zur Pensionierung des Onkels Anfang der 1960er sehr beliebt werden lassen. Was beneide ich meine im vergangenen Jahr verstorbene Mutter

noch immer brennend um die vielen Fahrten auf der Brohltalbahn in den 1940er und 1950er Jahren, als sie mit den Triebwagen (aber auch einige Male lokbespannt!) von Brohl nach Kempenich reiste (und natürlich auch umgekehrt), um sich in den Ferien bei Onkel und Tante zu erholen.

Leider ist der Bus nur von der Rückseite zu erkennen, so dass ich nur darüber spekulieren kann, ob es sich bei dem Fahrzeug um einen der beiden Busse der ersten Stunde des ÖPNV der Brohltal-Eisenbahn handelt: einen Bus der Firma Büssing mit einem 55 PS starken Benzinmotor, der 22 sitzende Fahrgäste transportieren konnte.

Zweifelsfrei handelt es sich aber um eines der ältesten fotografischen Dokumente, die einen Bus mit glücklichen Fahrgästen im Omnibus-Verkehr der Brohltal-Eisenbahn Gesellschaft vor dem Zweiten Weltkrieg zeigt, nicht einmal zehn Jahre nach Inbetriebnahme des Linienverkehrs mit Bussen im Brohltal.

Wenn auch Sie, liebe Leser und Leserinnen, über Bilder und Fotos aus historischer Zeit verfügen, die uns helfen, die Geschichte unserer Brohltalbahn weiter zu dokumentieren, zu beleuchten und damit zu erhellen, möchte ich Sie ermuntern und motivieren, uns diese zur Verfügung zu stellen. Wir werden in aller Sorgfalt Ihre Bilddokumente nach Empfang scannen und digitalisieren sowie unter Ihrer Namensnennung archivieren und ggf. 2026 in unserer Festschrift veröffentlichen. Anschließend erhalten Sie Ihr Bildmaterial wieder unbeschadet zurück. Haben Sie Freude daran, unsere Arbeit auf diese Weise zu unterstützen, dann melden Sie sich bitte unter der E-Mailadresse buero@brohltalbahn.de bei uns. Wir nehmen dann Kontakt zu Ihnen auf.

Stephan Pauly

# Bericht von den Hauptversammlungen unserer französischen Freunde

Auch in diesem Jahr haben wir die Pflege unserer Beziehungen zu den befreundeten Vereinen sehr ernst genommen und das Vorstandsmitglied H.-W. Lehner zu den Mitgliederversammlungen unserer Partnervereine entsandt.

## CFBS

Die Jahreshauptversammlung unseres nordfranzösischen Partners CFBS (Chemin de Fer de la Baie de Somme) fand am 23. März 2024 in Cayeux-sur-Mer statt. Es waren über 90 Mitglieder anwesend. Die Tagesordnung enthielt die auch bei uns üblichen und notwendigen Arbeitspunkte. Bei Nachwahlen zum Vorstand wurden der bisherige Vorsitzende Maurice Testu und drei andere Kollegen in ihren Ämtern bestätigt. Schriftliche Fragen aus der Mitgliederschaft an den Vorstand wurden detailliert behandelt. Wirtschaftlich geht es der Bahn offensichtlich gut. Sie konnte im letzten Jahr wieder über 200.000 Fahrgäste transportieren. Vincent Laumond stellte erste Planungen für das nächste Festival de la vapeur vor, das 2025 vom 11. bis 21 April stattfinden soll. Vorgesehen sind dabei unter anderem Themenveranstaltungen wie „Bahn auf dem Land“ oder „Bahn und Militär“, ein Kinderdorf, Märkte, Modellbahnausstellungen usw.. Eingeladen sind Vereinigungen aus Frankreich, Belgien und der Schweiz mit ihren Dampfloks. Dass unsere IBS auf die erneute Einladung zur Teilnahme mit Lok 11<sup>sm</sup> sehr schnell geantwortet hat, wurde ausdrücklich lobend erwähnt.

Der eigentliche Höhepunkt dieser Veranstaltung fand dann am gleichen Abend statt. Die Mitglieder trafen sich ab 18:30 Uhr im CFBS-Depot in Saint-Valéry-Port, um den dort bereitgestellten Sonderzug zu besteigen. Dieser bestand aus einer Diesellok und der dreiteiligen Speisewagen-Garnitur mit



▲ Abgestellte Fahrzeuge im Bahnhof von Saint-Valéry Port. Auch der CFBS hat viele Personenwagen aus der Schweiz erworben. Im Vordergrund sieht man deutlich das Vier Schienen-Gleis, auf dem Normal- und Schmalspurzüge bis zum Hafenbahnhof von Saint-Valéry fahren können.  
Foto: Heinz-Wolfgang Lehner

über 90 Plätzen. Es ging gemütlich nach Le Crotoy, wo der Catering-Partner des CFBS das Essen an den Zug lieferte. In den folgenden vier (!) Stunden durften die Teilnehmer fünf Gänge und die entsprechende Weinbegleitung genießen. Das alles war von bester Qualität und so war die Atmosphäre in den hochwertig eingerichteten Speisewagen fröhlich und entspannt. Auch an dieser Stelle sei den Kollegen noch einmal für ihre herzliche Gastfreundschaft gedankt.

Maurice Testu ließ es sich nicht nehmen, unterwegs einen beträchtlichen Teil seiner Zeit mit uns zu plaudern. Die stattliche Anzahl der Fahrgäste erklärt sich durch die gute Werbung in enger Zusammenarbeit mit den Tourismusbehörden und durch die Nähe zu Städten wie Amiens oder Paris, die nur eine oder zwei Auto- bzw. Bahnstunden entfernt liegen. Die große Beliebtheit der Somme-Bucht als touristisches Reiseziel hat aber auch ihre Schattenseiten, wie Maurice erzählte: die Häuser und Wohnungen in den Ferienorten werden für die Einheimischen langsam unerschwinglich.

## Velay-Express

Vierzehn Tage später fand dann die „Assemblée annuelle“ unserer Kollegen von den Voies ferrées du Velay (VfV) in Le Chambon-sur-Lignon statt. Bei den üblichen Berichten zeigte sich, dass der Velay-Express wesentlich bescheidener wirtschaften muss als die Kollegen an der Somme, was bei nur gut 20.000 Fahrgästen im Jahr verständlich ist. Aber angesichts des gänzlich anderen Einzugsgebiets stellt dies ebenfalls eine beachtliche Leistung dar.

Besonders erfreulich war auch, dass der Vereinsvorstand wenige Tage vor der Versammlung den Partnerschaftsvertrag mit dem Gemeindef Zweckverband SIVU verlängern konnte. Vorstandswahlen gab es ansonsten auch hier, bei denen wurde Céline Agoutin zur neuen Vereinsvorsitzenden der VfV gewählt. Schließlich hatte ich noch die Gelegenheit, einige aktuelle Bilder von der Situation bei uns im Brohltal zu zeigen, was mit großem Interesse aufgenommen wurde.



▲ Heinz-Wolfgang Lehner erhielt bei der Versammlung beim Velay-Express die Gelegenheit, den Zuhörern ein paar Neuigkeiten aus dem Brohltal vorzustellen.

Foto: Heinz-Wolfgang Lehner

▼ Am Vortag wird der Sonderzug für die JHV-Teilnehmer von Raucoules nach Le Chambon-sur-Lignon überstellt. Kurz vor dem Ziel gibt es die Gelegenheit zu einem Fotohalt. Der frisch restaurierte Locotracteur repräsentiert die späten 1940er Jahre auf Frankreichs Meterspurbahnen. Damals herrschte ein krasser Mangel an Triebfahrzeugen und so behelf man sich damit, auf die Fahrgestelle von abgestellten Dampfloks einen einfachen Aufbau zu setzen und einen Lkw-Motor als Antrieb einzubauen.

Foto: Heinz-Wolfgang Lehner

Nach dieser Veranstaltung blieben die Mitglieder zu einem ausführlichen gemeinsamen Mittagessen zusammen. Daran schloss sich eine kleine Sonderfahrt nach Tence an, wo sich die Teilnehmer ein Bild von der dortigen Situation der Bahnanlagen und dem Zustand der Lok E166 (ex CP) machen konnten.

Die französischen Kollegen haben in den zurückliegenden Monaten ihre Dampfloks gründlich untersucht und digital vermessen. Sie gehen davon aus, den alten Kessel restaurieren zu dürfen, während wir uns ja damit auseinandersetzen müssen, einen neuen Kessel bauen zu müssen, da die deutschen Aufsichtsbehörden notwendige Schweißungen an dem vorhandenen alten Kessel nicht akzeptieren wollen.

Leider hat sich inzwischen auch herausgestellt, dass die ursprünglich geplante Finanzierung dieses europäischen Projekts aus dem LEADER-Fonds der EU nicht in Frage kommt, weil hier Projekte bei 80.000€ gedeckelt werden. Beide Vereinigungen sind also dabei, nach anderen Fördermöglichkeiten seitens der EU Ausschau zu halten.

Heinz-Wolfgang Lehner



# Werkstattbericht

## D1

Seit März befindet sich die Maschine in Hauptuntersuchung und wurde dafür bereits in unserer Werkstatt in Brohl ausgebaut und teilerlegt. Die Radsätze werden zeitnah abgedreht und das Bremsgestänge aufgearbeitet.

## D4

An der Maschine werden derzeit die Aufnahmen für die Zughaken nach den Brohltalbahn-Normalien gebaut. Auch haben erste Arbeiten an der Druckluftbremse stattgefunden. Ein frisch aufgearbeiteter Luftpresser steht zum Einbau bereit.

## Wagen 109

Auch wenn der Wagen bereits mehrfach nach der langen Abstellzeit im Einsatz war, sind noch Restarbeiten auszuführen. Sichtbarste Aufgabe sind die beiden großen Seitentüren, welche aufwändig in unserer Werkstatt vollständig neu, aber nahe angelehnt an die historische Optik, gefertigt werden. Dafür wurden viele alte Bilder gesichtet und Maß an ähnlichen Fahrzeugen genommen.

## Wagen 118

Zur Überarbeitung der Radsätze befindet sich der Wagen derzeit aufgebockt auf dem oberen Hof neben der Werkstatt. Sobald die Radsätze vom Abdrehen zurück sind, geht das Fahrzeug wieder in Betrieb.

## 218 396

Unsere in 2021 erworbenen Tauschdrehgestelle für unsere Lok 218 396 wurden in den letzten Monaten für die 218 450 der Fa. Hering aufgearbeitet und untersucht. Für die Lok ist die BEG ebenfalls Halter (wie auch für die 225 133). Im kommenden Jahr erhält unsere 396 die dann wiederum aufgearbeiteten Drehgestelle der 450 – ein für alle Beteiligten günstiger Ringtausch, welcher die Durchlaufzeiten bei Hauptuntersuchungen merklich verringert.

## 295 049 und 295 096

Von einem mehrmonatigen Arbeitsaufenthalt bei der Fa. Me-trans im Hafen Hamburg ist unsere grün / beige 295 049 Ende April zurückgekehrt. Sie wird zunächst in Limburg die 365 733 vertreten, die zur Hauptuntersuchung ansteht. Die altrote 295 096 hat leider ebenfalls Fristablauf und wird in diesen Tagen bereits in Dieringhausen weilen, wo erste Arbeiten zur HU erfolgen werden.

## 360 573

Unsere vor nunmehr über 20 Jahren erworbene und nicht viel weniger Jahre bereits im schönen Brohltalbahn-Grün / Beige lackierte Maschine ist seit einigen Monaten an die Stadtwerke Koblenz vermietet. Deren Lok DE1 weilt nämlich bei der Fa. Reuschling in Hattingen / Ruhr zur Hauptuntersuchung. Die Fertigstellung derer verzögert sich seit Wochen, womit aktuell unsere 360 täglich auf den Gleisanlagen am Koblenzer Rheinhafen unterwegs ist. Die Zu- und Rückführung der SWK-DE1 zur Fa. Reuschling und zurück wurde bzw. wird durch uns durchgeführt.

## 365 131

Vom Standort Neuwied aus leistet die Maschine nach erfolgter HU nebst Neulackierung nunmehr ihren Dienst im Zementklinker- und Kesselwagenzugverkehr. Dabei ist sie überwiegend in Neuwied und Bendorf unterwegs.

## 365 841

Auch die Lok ist derzeit vermietet. Die Fa. SchäferKalk nutzt die Maschine im Werk Steeden, da auch deren Lok sich in Hauptuntersuchung befindet. Auch hier führen Verzögerungen bei der Fertigstellung derer HU zu weiteren Monaten der Anmietung unserer Maschine, die vor einigen Wochen unsere zunächst von SchäferKalk angemietete O & K-Lok MV6b abgelöst hat. Letztgenannte wartet noch am Kalkwerk Steeden auf Abholung.

Stefan Raab



▲ Zur Hauptuntersuchung befindet sich aktuell auch Diesellok D1 in der Brohler Werkstatt. Foto: Stefan Raab



▲ Frisch aufgearbeitet und lackiert präsentieren sich die Tauschdrehgestelle für die 218 am 12. April 2024 auf einem Meterspur-Rollwagen in Brohl. Foto: Stefan Raab

## Bericht des Schatzmeisters

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

*Jakob Louis Merz, Rheinbrohl*

*Klaus Hacker, Overath*

*Christoph Hahn, Piesport*

*David Maximilian Klinger, Sankt Augustin*

*Gerhard Adams, Sinzig*

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 30. April 2024 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

**267.431 €**

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 30. April 2024:

*Joachim Lutz, Karlsruhe*

*Brexachtalbahn e.V.*

*Anton Peter Müller*

*Michael Wildt, Münster*

*Klaus Hacker, Overath*

*Michael Baaden, Ransbach-Baumbach*

*Hans-Peter Müller, Neuwied*

*Tobias Baaden*

## Dank an Robert Schittko

Zu Beginn des Jahres 2018 hat Robert Schittko die Layoutgestaltung unserer Vereinszeitschrift übernommen und diese Aufgabe mit größter Akribie und einem hohen Anspruch an sich selbst ehrenamtlich in der Freizeit verwirklicht. In den sechs Jahrgängen bis zum Heft 4/2023 sind somit insgesamt 24 Hefte entstanden, wovon keines als Doppelausgabe erscheinen musste. Ein Fakt, auf den Robert – zu Recht – besonders stolz ist!

Persönliche Veränderungen zwangen Robert nun dazu, die Aufgabe abzugeben, da er ein regelmäßiges und zeitnahes Erscheinen aktuell nicht mehr sicherstellen konnte. Bis ein Nachfolger aus dem Kreise der ehrenamtlichen Vereinsmitglieder gefunden wird, wird das Layout nunmehr kommerziell durch die Druckerei erstellt.

Ich möchte Robert an dieser Stelle für die sehr gute Zusammenarbeit und die professionelle Gestaltung unserer Zeitschrift danken! Mir hat die gemeinsame Arbeit immer sehr viel Spaß gemacht und du bist jederzeit willkommen, den „Job“ wieder zu übernehmen, sobald es deine Lebensumstände erlauben! Ich bin mir aber sicher, dass das „Achtelgeviert“ bis dahin auch bei dir nicht ganz in Vergessenheit gerät!

*Michael Hergarten*

## Neue Whatsapp-Gruppe für den Fahrdienst

Um eine schnellere und unkompliziertere Kommunikation zu unseren ehrenamtlichen Diensten im Bereich des Fahrdienstes (Zugpersonal & Servicekräfte) zu ermöglichen, haben wir für alle Aktiven – und jene, die es werden wollen – die Whatsapp-Gruppe „Vulkan Expresß Fahrdienst und Service“ eingerichtet. Hierüber können ab sofort Dienstwünsche angemeldet werden sowie andersherum Helfer für Tage mit starkem Andrang direkt koordiniert werden.

Für die Aufnahme in diese Gruppe scannt bitte nebenstehenden QR-Code, oder meldet euch bitte telefonisch im Büro bei Frau Britta König unter Telefon 0163/8050066.



*Friederike Bickenbach*

## Neuwied: Verkehrswende geht anders

Vor rund vier Jahren mit Presse und Politik wieder in Betrieb genommen, haben vor ein paar Tagen die letzten Güterwagen das ehemalige Gelände des ThyssenKrupp-Werkes Rasselstein in Neuwied verlassen.

Der Investor für die Flächen hatte uns seinerzeit mit dem Betrieb der Gleisanlagen beauftragt, womit wir zunächst einige Holz- und später auch Ton-Ganzzüge dort beladen und zu meist in Richtung Süden auf die Reise schicken konnten. Auch die Eifelbahn GmbH hatte in den vergangenen Jahren die dortigen Möglichkeiten für Holzganzzüge genutzt.

Die Stadt Neuwied möchte auf dem Gelände Wohnbebauung realisiert wissen. Die Stadt hatte seinerzeit auf das Vorkaufsrecht für das Gelände des ehemaligen Stahlwerkes verzichtet, wenn der Investor dafür Wohnbebauung realisiert. Auch wenn recht sicher scheint, dass es bis dahin noch Jahre dauern wird, will man nun die Gleise stilllegen, damit die Voraussetzungen für den Baustart schon mal gesichert sind. Eine Nutzung der Gleisanlagen bis zum Baustart war der Stadt Neuwied wohl zu heikel – man will, dass die Gleisanlagen schon mal stillgelegt werden. Womöglich hat man bei der Brexbachtalbahn verfolgt, wie schwierig es sein kann, sich von Gleisen zu trennen.

Verbleiben wird das Zuführungsgleis bis zur Brücke über die B42, welches wir weiter betreiben werden. Es gibt Gedanken-spiele zur Einbindung dessen in SPNV-Ideen. Für den Güterverkehr, für welchen auf dem Gelände ganz hervorragende Umschlagmöglichkeiten bestanden, ist jedoch im wahrsten Sinne des Wortes der letzte Zug abgefahren. Das Beispiel Neuwied ist enttäuschend – Verkehrswende geht anders.

Stefan Raab



▲ Am 07. Mai 2024 wurden die letzten Güterwagen von dem ehemaligen Rasselstein-Gelände in Neuwied abgefahren. Nach Jahren des erfolgreichen Güterumschlags will die Stadt Neuwied die Gleise nun stillgelegt wissen. Foto: Stefan Raab

## Hochbetrieb im Bahnhof Burgbrohl

Nach längerer Zeit war mal wieder Hochbetrieb im Bahnhof Burgbrohl. Nachdem der letzte Pächter der Gastronomie im Bahnhof Burgbrohl mit Beginn von Corona auch „das Handtuch geworfen hat“, wurde das Gebäude von der Brohltal-Eisenbahn GmbH nunmehr an die Fa. Rhodius Mineralquellen verpachtet. Diese stellt uns die Gaststätte für gelegentliche Veranstaltungen zur Verfügung und so konnte Anfang Mai der Bahnhof zur Essensausgabe für rund 370 Fahrgäste des Reiseveranstalters Stoomstichting Nederland (SSN) genutzt werden.

Die Gäste waren mit der luxemburgischen Dampflokomotive 5519 sowie einer Bügelfalten-110 der Centralbahn angereist und verbrachten die Mittagszeit im Sonderzug des „Vulkan-Express“ (Brohl – Burgbrohl – Brohl). Unser Partner Pierre Setzepfand, der das Grillrestaurant in Oberzissen und den Partyservice Gasper betreibt, versorgte schnell und zuverlässig die Reisenden während der Pause in Burgbrohl, während die Freiwillige Feuerwehr Brohl/Rhein den Durst der Normalspurdampflokomotive in Brohl stillte.

In Brohl zurück, wurden vor der Abfahrt des Sonderzuges noch 370 Lunchpakete gereicht, womit sich unsere Gäste zufrieden in Richtung Rotterdam zur Heimfahrt verabschiedeten.

Stefan Raab



▲ Per Sonderzug kamen am 11. Mai 2024 rund 370 Fahrgäste am DB-Bahnhof Brohl an, um im Anschluss eine Sonderfahrt mit dem „Vulkan-Express“ bis Burgbrohl und zurück zu unternehmen.

Foto: Volkhard Stern



▲ Die Gaststätte und das Gelände des Bahnhofs Burgbrohl wurden genutzt, um die Fahrgäste des Sonderzuges mit einem Mittagessen zu versorgen. Foto: Stefan Raab