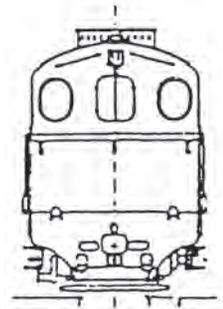


Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

25. Jahrgang
Nr. 1/2013



Wintermärchen



Romantik pur: Eine Fahrt mit dem Vulkan-Expres in das schneebedeckte Brohltal. Schnee gab es schon Ende des letzten Jahres reichlich. Im Dezember 2012 steht der Zug abfahrbereit in Brohl.

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, Hauptstraße 286,
53639 Königswinter
Tel. 02223 / 295 93 05
e-mail: karsten_friedrichs@web.de

Satz, Layout und Bearbeitung:

Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Königswinter

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
Daniel Brüser, Neuwied
Simeon Langenbahn, Burgbrohl
Volkard Stern, Bonn
Manfred Theisen, Plaidt

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: DE 79 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:

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 30.04.2013.

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

Titelfoto: Simeon Langenbahn**INHALT:**

Impressum	2
Auf ein Wort	3
Vier Jubiläen	4
Vor 35 Jahren	5
Die Brohltalbahn gehört zur Region Mittelrhein	5
Festakt 25 Jahre IBS	6
95 1027 zu Besuch im Kasbach- und Brexbachtal	7
Eisenbahnfreundetag	8-9
Blick über den Zaun (9).....	10-11
Fahrgäste von heute	11
Bericht des Schatzmeisters	12
Brohltalbahn mit Lok „Moritz“ in Beuel	12-13
Besuch aus dem Jagsttal	14
VS 150 verlässt Brohltalbahn	14
Nachruf zum Tode von Gerhard Hilger	15
Bilderbogen: Winter im Brohltal	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 2013 mit dem Vulkan-Expreß

03.04. Frühstücksfahrt

Abfahrt um 09:30 Uhr von Brohl/Rhein durch den
Vulkanpark nach Engeln. Frühstücken Sie gemütlich
im Zug. Genießen Sie eine bunte Auswahl von
Gebäck, Wurst, Käse etc. Weitere Termine: sonntags
02.06., 23.06., 14.07., 11.08., 15.09., 06.10.

21.04. Schlachtfestfahrt

Abfahrt um 09:30 Uhr von Brohl/Rhein nach Engeln.
Dort empfängt Sie um 11:00 Uhr das Team von Royals
Vulkan-Stube mit einem deftigen Schlachtessen. Um
16:30 Uhr bringt Sie der „Vulkan-Expreß“ wieder zu-
rück nach Brohl/Rhein.

05.05. Brunchfahrt

Abfahrt um 09:30 Uhr von Brohl/Rhein durch den
Vulkanpark nach Engeln. Im Bahnhof Engeln werden
Sie mit einem Bruch-Buffer überrascht. Weitere Termine
freitags 12.07., 19.07., 26.07., 02.08., 09.08.,
16.08., 23.08., 30.08., sowie donnerstags 03.10. und
17.10.

25.05. Früh-Kölsch-Fahrt

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

09.06. Mühlen-Fahrt

Abfahrt um 14:10 Uhr von Brohl/Rhein. Fahrt bis
Schweppenburg. Besichtigung der Mosenmühle (Was-
sermühle) mit Frühstück. Wanderung zu den örtlichen
Mineralquellen bis Burgbrohl. Dort deftige Verpfle-
gung im Kahlenbergerhof. Weiterfahrt bis Engen.
Rückkunft um 17:42 in Brohl/Rhein.

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ein ereignisreiches Jahr 2012 liegt hinter uns. Gleich vier Mal bot sich bei unserer Brohltalbahn Gelegenheit, zurückzublicken und auch mit ein wenig Stolz das Erreichte zu feiern. Die Artikel von Michael Baaden in dieser Ausgabe lenken noch einmal den Blick zurück zu den Anfängen der touristischen Aktivitäten mit dem Vulkan-Expreß, dessen Existenz ohne die vielen fleißigen Hände des Stammpersonals und der Ehrenamtlichen damals wie heute nicht denkbar wäre.

Auch durch die von der Betriebs-GmbH durchgeführten Güterverkehre auf der Normalspur erhalten wir neben Zuwendungen der öffentlichen Hand und Spenden finanzielle Unterstützung für den touristischen Bahnbetrieb im Brohltal.

Der eisenbahntechnisch einzigartige Güterverkehr mit Phonolithcontainern auf der Meterspur ist in Bezug auf die Umweltschonung sicher die richtige Lösung; mehr als er kostet, fährt der Güterzug allerdings nicht unbedingt ein. Unsere Erwartungen auf eine verbesserte Einnahmesituation beim Vulkan-Expreß ruhen daher auch auf dem Dampfbetrieb mit der einzigen erhaltenen und in Aufarbeitung befindlichen Brohltalbahnlok 11sm.

Um die Verkehre auf der Normalspur möglichst mit eigenen Triebfahrzeugen abwickeln zu können, ist der Kauf einer Lok der Baureihe 295 (Variante der Baureihe 290 mit langsam laufendem Dieselmotor) beschlossen worden. Die Maschine befindet sich bei der Drucklegung dieser Ausgabe noch für vorbereitende Arbeiten im AW Bremen.

Die Arbeiten an der V 65 "Inge", welche bei der DGEG in Würzburg durchgeführt werden, kommen gut voran. Nach dem Einachsen und der Hauptuntersuchung kann die Maschine demnächst wieder dem Betrieb übergeben werden.

Wir können auch mit einigem Optimismus beim Vulkan-Expreß in die Zukunft schauen. Zwar stagnieren die Fahrgastzahlen, aber wir erhoffen uns in Zukunft durch den Dampfbetrieb mit unserer 11sm mehr öffentliche Wahrnehmung und steigende Passagierzahlen.

Die Arbeiten an der Dampflok werden seit geraumer Zeit durch einen von uns ernannten Projektbeauftragten überwacht. Dieser besucht in kurzen Abständen, z. T. in Begleitung von Fachpersonal der Brohltalbahn, die Werkstatt von MaLoWa in Klostermansfeld und erstellt entsprechende Sachstandsberichte. Aus diesen Berichten der letzten Wochen sind nachstehend einige repräsentative Punkte aufgeführt, um einerseits den Fortschritt der Arbeiten zu dokumentieren, aber andererseits auch immer wieder neu auftretende Probleme darzustellen.

Ein Meilenstein für den Baufortschritt einer Dampflokomotive ist das erstmalige Aufsetzen des neuen Dampfkessels. Anfang 2013 war es so weit. Die Einzelteile für die Kesselaufgabe waren gefertigt und die Stegplatten an den Stehkessel angebaut worden. Somit konnte der neue Kessel auf das Fahrwerk auf-

gesetzt und ausgerichtet werden. Die Stehkesselaufgaben wurden dann entsprechend angepasst.

Die neu gefertigten Führerhausteile wurden aufgesetzt. Von den angebrachten Kohlekästen muss der linke nochmals angepasst oder neu gefertigt werden. Die alten Wasserkästen wurden ebenfalls aufgesetzt. Sie werden aber wegen Korrosionsschäden komplett neu gebaut. Ein Sandkasten ist fertig geschweißt und grundiert.

Der Schornstein ist nicht reparabel, Stücke sind herausgebrochen, eine Neufertigung als Gussteil ist erforderlich. Die Lichtmaschine hat Wicklungsschaden. Ersatz steht uns zur Verfügung. Der Zylinderdeckel vorn links ist irreparabel gerissen. Der Deckel wird aus Kostengründen durch die IBS neu gefertigt. Die Luftpumpe wird kostengünstig von einem bekannten Unternehmen repariert.

Trotz dieser immer wieder auftretenden neuen Störgrößen gehen wir davon aus, dass die Lok noch in diesem Jahr bei uns ankommen und die ersten Fahrten im Brohltal unternehmen wird.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Karsten Friedrichs



Der Altkessel ist zurück in Brohl und soll als Schauobjekt erhalten bleiben. Foto: M. Baaden

**Die Brohltalbahn besteht 111 Jahre. Der Vulkan-Expreß besteht 35 Jahre.
Die IBS besteht 25 Jahre. Die Betriebs-GmbH besteht 20 Jahre.**

Die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH besteht nunmehr bereits seit 20 Jahren (Gründungsdatum 30.03.1992). Zusammen mit dem 35-jährigen „Vulkan-Expreß“ (1. Fahrt Freitag, 25.03.1977) sowie der 25 Jahre alten Interessengemeinschaft (Gründungsdatum 02.09.1987) sind diese Einrichtungen im Jahr 2012 gemeinsamer Anlass, zurück und voraus zu blicken. Da wir aber auch im Rheinland leben, sind 111 Jahre ein besonderes rheinisches Jubiläum, womit die Brohltalbahn glänzen kann. Damit es dazu kommen konnte, bedurfte es der gewissen Menschen, die die Chance wahrnahmen und sich mit tätiger Hilfe in das Projekt einbrachten. Das war im Sommer 1987. Die Brohltal-Eisenbahn sollte endgültig eingestellt werden. Die Politik, also die damals entscheidungsbefugten Mitglieder des Aufsichtsrats, gab der niedergehenden Bahn keine Zukunft mehr. Umso mehr sahen im September die 68 Gründungsmitglieder der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn nicht nur die Chance eines weiteren Betriebes, sondern man war auch überzeugt davon und packte gleich mit an. Der „Vulkan-Expreß“ hatte bereits einen Namen und die Museumsbahnszene konnte viele Erfolge vorweisen. Warum sollte das in der Region Mittelrhein nicht auch möglich sein? Der Mut zur Zukunft wurde auch sofort belohnt einerseits mit vielen neuen Mitgliedern und andererseits mit übervollen Zügen. Die drei regionalen Tageszeitungen besorgten eine riesige Publizität mit ihren Berichten über die Bahn und deren neue Mitarbeiter und Fahrzeuge. Die Jahre 1987 und 1988 waren der permanente Aufbruch: Die Selfkantbahn stellte im Herbst 1988 mit Lok 21 (wieder) die kleinbahntypische Dampflokosphäre im Brohltal her. Das hinterließ Eindrücke nicht nur bei den zahl-

reich zur Brohltalbahn strömenden Fahrgästen sondern auch bei den Entscheidungsträgern. Man ließ sich beeindrucken. Um Wiederholungen zu vermeiden, kann sich der Leser näher über die Gründungsgeschichten von „Vulkan-Expreß“ und IBS in „Die Brohltalbahn II und III/2007“ informieren. Ansonsten sind „Vulkan-Expreß“ und IBS Erfolgsgeschichten, wie sie nicht oft vorkommen dürften. Für die Region am unteren Mittelrhein kam nicht nur wirtschaftlich einiges dabei heraus. Die Kleinregion Brohltal kennt

eigentlich fast jeder seither. Der „Vulkan-Expreß“ ist ein touristisches Aushängeschild ersten Ranges.

Eher intern zu beurteilen ist die Einsatzbereitschaft der freiwilligen Mitarbeiter, ohne die nichts möglich gewesen wäre. Wird ihre Zahl auch in den letzten Jahren etwas geringer, Zukunft und Erfolg des „Vulkan-Expreß“ hängen nur von den Freiwilligen ab. Die IBS ist ein Langzeitprojekt des ehrenamtlichen Engagements.

Text und Fotos: **Michael Baaden**



Ankunft des Zuges mit den Festgästen in Engeln (oben) und Anschnitt der Jubiläumstorte mit (v.r.) Stephan Pauly (2. Vors. IBS) mit Sohn Mathias, Alexander Bell (GF Brohltalbahn), Johannes Bell (Bürgermeister VG Brohltal), Michael Haubner (2. GF Betriebs-GmbH) und Stefan Raab (GF Betriebs-GmbH)

VOR 35 JAHREN

Zur Einrichtung eines neuen touristischen Verkehrs auf der Brohltalbahn lesen wir in den Geschäftsberichten der BEG:

1976: „Das rege Interesse in der Öffentlichkeit an einer Personenbeförderungsmöglichkeit auf der Schiene hat uns veranlaßt, ein entsprechendes Sonderzugprogramm vorzubereiten, das ab 1. April 1977 anlaufen wird. Zu diesem Zweck wurde in der eigenen Werkstätte ein ausgedienter Personenwagen hergerichtet, der mit 72 Sitzplätzen ausgerüstet ist und unter Vorspann einer Diesellok als sogenannter „Vulkan-Express“ an Personengruppen aller Art vermietet werden soll.“

Des weiteren war in der Projektübersicht für 1976 vorgesehen:

5. Herrichtung eines mit 72 Sitzplätzen ausgerüsteten Personenwagens für den Sonderzug „Vulkan-Express“

Ein Jahr später lesen wir:

1977: „Der Ende März als touristische Besonderheit in Betrieb genommene „Vulkan-Express“ hat im Ergebnis unsere Erwartungen übertroffen. Insgesamt wurden in 72 Sonderfahrten 4.154 Personen befördert. Die Einnahmen betragen rund 40.000 DM.“

Außerdem berichtete man beim Omnibusbetrieb:

„Die außergewöhnliche Steigerung beim Gelegenheitsverkehr ist auf die zusätzlichen Fahrten in Kombination mit dem „Vulkan-Express“ zurückzuführen.“

Erinnern wir uns. Bis 1992 beförderten die in Kempenich stationierten Busse die in Engeln ankommenden Gäste des „Vulkan-Express“ nach Kempenich zum Kaffeetrinken. Die Busfahrt war im Fahrpreis enthalten. Einen Bahnhof in Engeln gab es damals noch nicht.

Michael Baaden

Warum die Brohltalbahn zur REGION MITTEL RheIN gehört

Land der Möglichkeiten

Der Rhein als größter und prägender Strom im Westen Deutschlands fließt durch unsere Landschaft, welche zwischen Mainz und Köln schon immer Mittelrheingebiet genannt wurde. Bereits zu Zeiten der preußischen Rheinlande gab es diesen Ausdruck, der auch in entsprechenden Abwandlungen und Bezeichnungen als Oberbegriff immer wieder verwendet wurde, zum Beispiel beim mittelrheinischen Schiefergebirge, bestehend aus Westerwald, Taunus, Hunsrück und Eifel. Man könnte dazu auch Großraum Koblenz oder nördliches Rheinland-Pfalz sagen. Nicht nur touristisch hören sich diese Ausdrücke aber etwas holprig an.

So war es nahe liegend, die touristische Bezeichnung unserer Großlandschaft nach heutigen Grundsätzen zu beleben. „Region Mittelrhein“ nennt man sich nicht nur am direkten Flusslauf des Rheins sondern zugleich auch an Mosel und

Lahn und auch in den vorgenannten Gebirgen, welche nicht nur geologisch eine Einheit darstellen, es ergibt sich mit dem übergeordneten Begriff eine gemeinsame Identität des Großraums. Wie sagte Victor Hugo bereits 1845? „Der Rhein ist der Fluss, von dem alle Welt redet.“

Gelegen zwischen den Ballungszentren Nordrhein und Rhein-Main bietet unsere Großregion eine göttliche Landschaft wie keine zweite in der Welt, die zu Tausenden aus der ganzen Welt besucht wird, nicht nur wegen des kurzen oberen Mittelrheingrabens. Die Region Mittelrhein als Ganzes stiftet Identität für die hier lebenden Menschen als kulturelles Erbe und der relativ guten Lage von Wirtschaft, Verkehr und Bildungsangeboten, vielfältiger Landschaftsformen, der Einbindung des ländlichen Raums sowie des überall vorhandenen Tourismus. Der Rhein verbindet großräumig.

Es ist naheliegend, dass sich die Brohltalbahn der großen Region Mittelrhein zugehörig fühlt und daher das entsprechende Logo verwendet.

Michael Baaden



Augenfälliger kann die Verbindung zum Mittelrhein wohl kaum demonstriert werden: Der Brohltalbahn-Steiger in Brohl (hier bei der Renovierung 2006) Foto: Karsten Friedrichs

Festakt 25 Jahre IBS



Die Festgäste vor der Gastlok 99 6101 in Brohl.

Foto: Simeon Langenbahn

Am Abend des arbeitsreichen Samstags, des 15. September 2012, beging die IBS ihren Festkommers zum 25-jährigen Bestehen.

Lediglich 80 Personen hatten ihr Kommen zugesagt. Wohl aber einige mehr konnte der Vorsitzende Frank Muth dann doch begrüßen.

Als besonderer Gast hielt Landrat Dr. Pföhler die Festrede. Dr. Pföhler übergab den Vorsitzenden eine Ehrenurkunde des Kreises Ahrweiler mit Dank und Anerkennung der Leistungen der IBS für den Landkreis.

Des weiteren erfreuten die frei gesprochenen Grußworte der beiden Verbandsbürgermeister Bell und Weidenbach die Zuhörerschaft, haben oder hatten doch beide Herren mit der Brohltalbahn bisher auch beruflich zu tun. Daher waren beide Grußworte nicht nur persönlich sondern auch fachlich gut geraten.

Der 2. Vorsitzende Stephan Pauly führte durch das Programm. Zwischendurch gab das uns bekannte Duo Ear Tobacco zwei Mu-

sikeinlagen, davon eines handelnd von unserer V 60 sowie das Gedicht „Der Mensch“ von Kurt Tucholsky aus dem Jahr 1931, auch heute durchaus passend zu einem Eisenbahnabend.

Weitere politische Gäste waren drei Landtagsabgeordnete, unter anderen die Staatssekretärin im Justizministerium Beate Reich. Den Schlussakt des offiziellen Teils bildete dann die Verleihung der Ehrenurkunden an die seit 25 Jahren der IBS die Treue haltenden Mitglieder.

Von diesen 35 Personen waren leider nur 13 anwesend, obwohl fast alle aus der näheren Umgebung stammen. Beschenkt mit Urkunden und Wein von der Ahr stellte man sich gemeinsam den Fotografen.

Der inoffizielle Teil des Abends dauerte bis in die ersten Morgenstunden des wiederum sehr arbeitsreichen Sonntags.

Die Bewirtung übernahm an diesem Abend das Team vom Royal-Party-Service. Wir selbst brauchten mal nicht die Arbeit zu machen.

Text und Foto links:

Michael Baaden



95 1027 zu Besuch auf der Brexbach- und der Kasbachtalbahn

95er auf der Brex

100 Jahre Kasbachtalbahn waren Anfang Oktober Anlass, die sonst in Blankenburg im Harz stationierte 95 027 ins Rheinland zu holen. Die Rübelandbahn (Neigung 60 Promille) ist ansonsten ihr regelmäßiges Einsatzgebiet. So stand am 2. Oktoberwochenende die Lok auch für die Brexbachtalbahn zur Verfügung. Mit drei Betzdorfer B4yg-Waggons war die Lok für die Brex zwar überdimensioniert, aber man ist ja froh um jeden großen Dampfer, der überhaupt noch in Betrieb ist.

Auf der Brex pendelte die Garnitur 4 x zwischen Siershahn und Grenzau. Die Auslastung konnte sich sehen lassen. Unter dem Motto „Die Bergkönigin kommt“ war recht gute Werbung gemacht worden und die Resonanz entsprechend.

Am Bahnhof Ransbach fand am Samstagabend erstmals eine Dampflokparty statt. Im Festzelt



Reges Interesse im Bahnhof Ransbach.

Foto: Michael Baaden

spielte Deutschlands kleinste Rockband „Cat 'n U“ live.

Das Interesse daran war eher mäßig, dafür war die Band besonders gut. Das sollte ausgebaut werden.

Michael Baaden

95 1027 im Kasbachtal

Wer sich als Dampflokfan (Fahrgast oder Fotograf) am ersten Oktoberwochenende nach Linz und ins Kasbachtal aufmachte, wurde wahrscheinlich bitter enttäuscht. Entgegen den Gepflogenheiten bei vorausgegangenen Dampffahrten ins Kasbachtal (BR 94) wurde die „Bergkönigin“ mit Dieselmotorkraft unterstützt. Als „dieselbetriebener Vorstellwagen“ fungierte die steilstreckentaugliche 215 086 der Rheinschen Eisenbahn Linz.

Da diese am Berg kräftig mithalf, entgingen den Liebhabern nicht nur gute Motive. Auch der Dampflok-sound hielt sich in Grenzen. Dabei hätte die Maschine gemäß Leistungstafel (Grenzlast 220t) auf dieser Steilstrecke (Neigung 57 Promille) die 4 Umbauwagen mit einem Vorstellwagen (max. ca. 160t voll besetzt) auch ohne Hilfe bewältigen können. Offensichtlich war wohl Schonung des guten Stückes angesagt. So waren zumindest für die Fotografen die Fahrten auf der Brex eine kleine Wiedergutmachung.

Karsten Friedrichs



Der Zug bei der Einfahrt nach Linz. Am Zugschluss 215 086.

Foto: Karsten Friedrichs

Eisenbahnfreundetag

Im Jahr 2012 wurde seit einigen Jahren wieder mal ein besonderer Tag für Fotofreunde gestaltet. Am 31. August, dem Freitag nach unserem Bahnfest, standen uns noch die beiden Gastfahrzeuge T 42 und Lok 99 6101 zur Verfügung. So konnten an diesem Tag vier Züge eingesetzt werden: 2 Güterzüge (99 6101 mit einem aufgebockten E- und Fcs-Waggon und dem 118 sowie D 1 mit 451, 452 und 512, 504), 1 Güterzug mit Personenbeförderung und ein Triebwagen.

Bereits ab 8 Uhr trafen die Fotofreunde ein und konnten den mit Zügen fast vollgestellten Personenbahnhof bei einiger Helligkeit aufnehmen. Um 9.30 Uhr ging es los mit dem Planzug (GmP), der aus D 5 mit 3 Containerwagen und 3 Personenwagen bestand. Allein dieser Zug sei schon sehenswert, hörte man des Öfteren. In Schweppenburg angekommen, hieß es aussteigen. Unverhofft sah sich der Autor in der Rolle des Reiseleiters, war doch kein Offizieller als Betreuer eingeteilt. Die Veranstaltung lebt zwar von einer gewissen Spontantät, was auch gut so ist, aber ein paar klare Worte im Vorfeld wären deutlich besser gewesen. So füllte der Autor die Wartezeiten mit Erläuterungen zur IBS und zum Brohltal mit dem Vulkanpark. Der Betreuer reiste erst mit dem T 42 an, der als letztes Fotofahrzeug die Gruppe einsammelte. Zuvor passierten im Blockabstand die beiden Güterzüge den Haltepunkt. T 42 entließ im nächsten Haltepunkt Bad Tönisstein die Fotografen, um wieder nach Schweppenburg zurückzukehren und den Blockabstand zu wahren.

Die Gäste machten sich auf zur B 412, wo dann der große Bogenviadukt den Fotofreunden die beiden Güterzüge bei der Überfahrt bot. Zu Fuß machte man sich weiter auf zum Tunnelportal, aus dem anschließend der ganze Tross nochmals in Fahrt aufgenommen werden konnte.



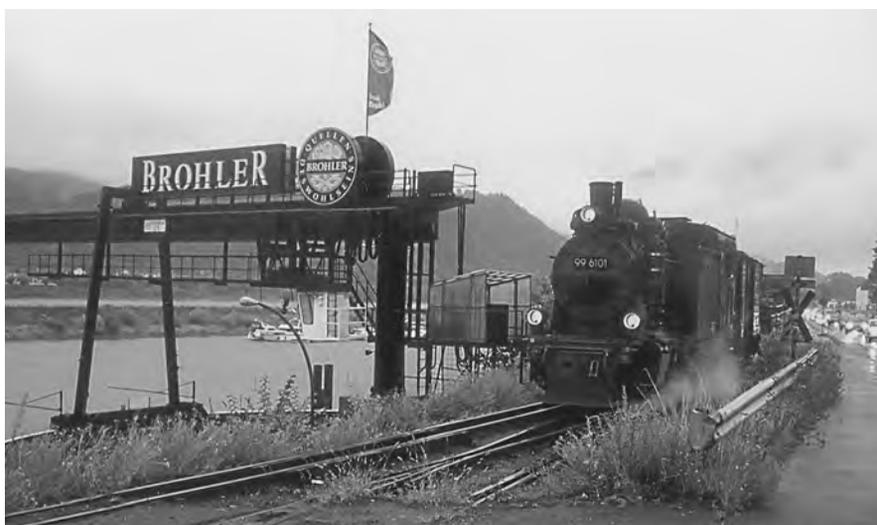
Die Objekte der Begierde auf dem Tönissteiner Viadukt (Seite 8 oben), im Bf. Burgbrohl (Seite 8 Mitte), bei der Zugkreuzung in Weiler (Seite 8 unten), auf dem Viadukt in Oberzissen (Seite 9 oben), im Hafen (Seite 9 Mitte) und im Umladebahnhof am Veranstaltungsende (Seite 9 unten).

Standbilder hinter bzw. nebeneinander wurden in den anschließenden Bahnhöfen Burgbrohl und Weiler Gbf. möglich gemacht. Der T 42 beförderte die Gäste dann voraus nach Oberweiler, wo in der Weberkurve bald die Gütergarnituren fotogen in gemessener Geschwindigkeit die Szene bestimmten.

In Niederzissen wurde der T 42 dann im Stumpfgleis eingeschlossen. Anschließend kamen die Güterzüge, deren Einfahrt in den Bahnhof die Fotografen wohl nicht sonderlich interessierte, unterhalb des Bausenbergs zur Aufstellung, irgendwie wurde auch eine Verspätung produziert, so dass die Ankunft in Oberzissen ziemlich spät war. Ansonsten wurde es immer dunkler. Der Himmel öffnete voll seine Tore, trotzdem sollte der Dampfzug auf dem Viadukt noch möglich gemacht werden, was dann aber zuletzt der Mittagspause ging. Pünktlich musste man nach Weiler Gbf., weil der Fahrplanzwangspunkt Überholung durch den talwärts fahrenden GmP im Güterbahnhof hinzukriegern war.

Dass gelang gut, der Regen machte eine leichte Pause. Nachfolgend hatten aber nur wenige Kollegen noch Lust, den T 42 in den Bahnhöfen abzulichten. So kam man recht flott nach Brohl B.E. zurück.

Nun hieß es überlegen, wie man denn die Hafentour gestalten sollte. Zu Fuß wie geplant ging es nicht. Im immer stärker werdenden Regen mussten alle in den Triebwagen, der in den Umladebahnhof vorfuhr. Der Dampfzug folgte. So geschah es auch auf der Hafenbahn. Es verfinsterte sich zusehends, aber 99 6101 sollte auf jeden Fall bis zum Brohler Brunnen vorziehen. Dampf auf der B 9, das ist schon was besonderes. Ja, alles klar, wer Dunkelmänner haben wollte, hier bekam er sie. Und nass bis auf die Haut wurde man auch. Das tat der Stimmung keinen Abbruch. Die 50 Teilnehmer waren zufrieden bis begeistert, was alles von uns aufgeboten



wurde. Es wurde allseits gebeten, so etwas jedes Jahr zu machen. Nun ja!

Ein größerer Teil der Mitfahrer übernachtete in der nahen Region,

kamen sie doch teilweise aus Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg. Auch von dieser Art Veranstaltung profitiert die Region.

Text und Fotos: **Michael Baden**

Blick über den Zaun (9)

Auf Bosnischer Spur ins Zillertal



Lok D 16 mit Personenzug nach Mayrhofen im Bf. Jenbach (oben), Lok D 14 vor dem Lokschuppen in Jenbach (Mitte) und Lok D 12 (Helli 1) in Jenbach

Die Zillertalbahn ist eine 31,7 km lange Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 760 mm (Bosnische Spur). Die Strecke führt von Jenbach durch das Zillertal nach Mayrhofen. Betrieben wird die Strecke von den Zillertaler Verkehrsbetrieben AG.

In den 1860er Jahren kam es immer wieder zu Forderungen, eine Bahn im Zillertal zu bauen, da die Verkehrsverhältnisse sehr schlecht waren. Aber erst im Jahr 1892 gründete sich ein Bahnkomitee, welches 1895 endgültig den Bau einer Bahn beschloss. Es wurden mehrere Streckenführungen diskutiert. Auch zur Diskussion stand, ob als Spurweite die Normalspur oder die Bosnische Spurweite (760 mm) verwendet werden sollte. Aus Kostengründen entschied man sich für die Schmalspurvariante.

Die Konzession zum Bau der Bahn wurde am 2. Dezember 1895 erteilt. 1900 wurde mit dem Bau begonnen. Die Strecke wurde in vier Etappen eröffnet. Der letzte Abschnitt wurde von Zell am Ziller nach Mayrhofen im Jahr 1902 eröffnet. Mitte der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts sollte die Zillertalbahn zugunsten des Ausbaus der Zillertalstraße eingestellt werden. Jedoch konnte die Bahn durch den Bau des Speicherkraftwerks in Mayrhofen (Bauzeit 1965 bis 1971) gerettet werden, die Bahn transportierte Geräte und Baumaterial zur Baustelle, unter anderen 325.000 Tonnen Zement. Seit 1980 werden die Gleise und Fahrzeuge grundlegend erneuert und seit 2007 begann ein teilweise zweigleisiger Ausbau. Die Strecke soll bis zur Talstation der Ahornbahn und der Penkenbahn verlängert werden.

Die Strecke beginnt im Dreispurbahnhof Jenbach. Hier befinden sich außer der schmalspurigen Zillertalbahn die normalspurige ÖBB-

Strecke von Innsbruck nach Kufstein und die schmalspurige Achenseebahn (1.000 mm). Die Züge auf der Strecke verkehren im 30-Minuten-Takt. Auf der Strecke finden Personenverkehr, bestehend aus Nahverkehr und dampfgeführten Tourismuszügen, und Güterverkehr statt.

Die Bahn verfügt über moderne Diesellokomotiven und Triebwagen

und mehrere betriebsfähige Dampflokomotiven.

Durch die Anschaffung der Triebwagen VT 3 bis 8 und von Steuer- und Zwischenwagen in den 1980er- und 90er-Jahren wurde die Modernisierung eingeleitet. Seit 2004 wurden vier leistungsstarke Diesellokomotiven und acht Niederflurwagen beschafft. Der Güterverkehr dient heute dem Holztran-

sport, dies geschieht ausschließlich mit Normalspurgüterwagen, die auf Rollwagen verladen werden.

Durch den Bau des Kraftwerks konnte die interessante Strecke erhalten bleiben, die durch ihre unterschiedlichen Fahrzeuge und die Dampf- und Güterzüge einen abwechslungsreichen Verkehr aufweist.

Text und Fotos: *Daniel Brüser*

Fahrgäste von heute

Nach nun mehr 25 Jahren (aber nicht nur heute) stellen wir fest, unsere Fahrgäste von heute sind nicht mehr die von früher. Damals hatten die Leute oft noch die große Eisenbahn in persönlicher Erinnerung, wie man Sie auf dem platten Land, eventuell mit Dampflok, oder in großen Bahnhöfen und Behandlungsanlagen (Bw) mit ganz anderen Verkehrsabläufen erlebt hatte. Diese Leute sind mittlerweile recht alt geworden. Die heutigen Fahrgäste sind zwischen 35 und 65 Jahren alt und haben die bereits historischen Abläufe nicht mehr erlebt. Manch 40jähriger fährt bei der Brohltalbahn zum ersten Mal mit einem Zug, weil man zufällig einen Vereinsausflug macht.

Diese Gäste kennen heute vielleicht nur noch den ICE, manche auf dem platten Land kennen die Bahn nur noch aus dem Fernsehen. Und viele Kinder fahren bei uns so wieso zum ersten Mal Bahn, das war schon immer so.

Die historischen Fahrgäste hatten ein anderes Verhältnis zur Bahn, weil Sie vieles in der Entwicklung noch aktiv erleben konnten, z. B. die Stilllegung von Strecken, der Übergang von Dampf auf Diesel. Viele Leute waren selbst noch bei der Bahn beschäftigt oder man kannte jemanden, der dort beschäftigt war. Damit waren auch Arbeits- und Verkehrsabläufe noch vielen geläufig.

Letzteres fehlt den heutigen Leuten. Der Rückzug der Bahn aus der

Fläche besorgte bei Ihnen nicht mehr die Befassung mit einem Verkehrsmittel früherer Tage. Somit wurde kein Bewusstsein mehr entwickelt, also kein Wissen mehr erzeugt, was zur weiteren Beschäftigung, z. B. mit der technischen Entwicklung zur hochmodernen Bahn, Anlass gab.

Erfreulicherweise ist aber heute noch (und immer wieder) der Dampfbetrieb der Auslöser, dass junge Familien zur Museumsbahn kommen, um daran den Spannungsbogen zu ermessen, den die

Technik über die Entwicklung der letzten 200 Jahre bereit hält.

Natürlich möchte man an diesen Tagen einen schönen Ausflugstag erleben, vielleicht mit etwas Wissensvermittlung zugleich. Das eine tun und das andere machen, sollte man dazu sagen. Die meisten Väter versuchen schon Ihren Kindern zu erklären, wie der Zug mit Dampf in Bewegung kommt, soweit das mit einfachen Wörtern zu vermitteln ist. Leider gibt es zu wenig Familien in heutiger Zeit.

Text und Foto: *Michael Baden*



Bei attraktiven Angeboten kommen die Familien, auch ohne dass eine Dampflok den Zug befördert, zu uns. Die Freifahrten für Kinder und Jugendliche zu Pfingsten 2012 lockten bei herrlichem Frühlingswetter dann doch etliche Familien mit kleinem und größerem Nachwuchs an.

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS.

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

Dagmar Bürckel,
Neustadt/Weinstr

Markus-Peter Kirst, Neuwied

Sonja Kirst, Neuwied

Anna-Maria Kirst, Neuwied

Matthias Kirst, Neuwied

Andrea Kirst, Neuwied

Kai Uhlemann, Brohl-Lützing

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 11sm

Folgender Betrag ist bis zum 31.01.2013 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

€ 401.917,-

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 Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31.01.2013:

Michael Baaden,
Ransbach-Baumbach

Ursula Breuer, Burgbrohl

Winfried Bergmann,
Wuppertal

Tönissteiner Sprudel,
Brohl-Lützing

Michael Haubner, Koblenz

Wilfried Schreiber, Bonn

Aloys Delfs, Brohl-Lützing

Michael Heinzl, Bonn

Rolf Werner Toonen, Bonn

Klaus Nieten, Adenau

Jürgen Burkard, Heimersheim

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Rolf Kleine, Bonn

Bernd Jäger, Rodgau

Paul Mandt, Bornheim-Merten

Dr. Ulrich Hauth, Koblenz

Günter Herbst, Mainz

Rolf Sonnenberg, Koblenz

Horst-Dieter Hettler, Waldesch

Dieter Schürmann, Burgbrohl

Julius Bau, Köln

VW Entfallteiledienst
Gutsche GmbH, Bonn

Ulrich Schumacher, Bonn

Hartwig Peter Maassen, Bonn

Klaus Schönenkorb, Köln

Harald Stein, Bonn

Herta Reiss, Köln

Uwe Meiß, Solingen

Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn

Anton Lankes, Bonn

Michael Wildt, Münster

Andreas Thiel, Brohl-Lützing

Dr. Erich-Joachim Günter,
Meckenheim

Hans-Ulrich Büchting, Swisttal

Joachim Hillenbrand, Neuwied

Günter Voeller, Neuwied

Brohltal-Schmalspureisenbahn
Betriebs-GmbH

Jörg Schwarz,
Bad Neuenahr-Ahrweiler

Tobias Baaden,
Ransbach-Baumbach

Marianne Bermel, Lübeck

Ralf Schellhammer, Stuttgart

Ernst Krusemarck, Troisdorf

Jeffrey Dhillon, Brohl-Lützing

Theodor Horn, Kriftel

Gerd Thiel

Joachim Pawlowski, Bonn

Dieter Buddrus, Cottbus

Dennis Mellerowitz, Verden

Erwin Schneider, Michelbach

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner,
Höhr-Grenzhausen

Hartmut Halm, Aachen

Hans-Hermann Kleinespel,
Mülheim (Ruhr)

Dr. Eckart Schlieber,
Burgbrohl

Friedrich Kernchen, Köln

Inzwischen machen die Arbeiten an unserer 11sm deutliche und endlich auch sichtbare Fortschritte. Zur Sicherstellung der Finanzierung benötigen wir aber weiterhin die Unterstützung und Mithilfe aller.

Bitte spenden auch Sie für Lok 11sm!

Tobias Baaden

**Brohltalbahn mit
„Moritz“ in
Bonn-Beuel**

Im Sommer 2010 musste die Brohltalbahn ihre Lok D 9 (Baureihe V 200) für einige Monate wegen Arbeiten am Antrieb entbehren. Während sich die Maschine in der Werkstatt der Fa. Reuschling in Hattingen befand, war es erforderlich, eine Vertretung zu finden, die den dreimal wöchentlich verkehrenden Aluminium-Zug von Voerde-Spellen nach Koblenz-Lützel bespannen konnte.

Eine leistungsfähige Lokomotive fand sich schließlich bei den Bahnen der Stadt Monheim in Monheim bei Düsseldorf, die ihre Lok „Moritz“ an die Brohltalbahn vermietete. Die beiden Diesel-Dreiachser „Max“ und „Moritz“ des Herstellers Orenstein & Koppel sind seit 1979 bei den Bahnen der Stadt Monheim im Einsatz, die Leistung ihres Motors beträgt 500 kW bzw. 680 PS.

Der Aluminium-Zug der Brohltalbahn bedient bei seiner Fahrt über die rechte Rheinseite bekanntlich auch den Beueler Güterbahnhof und bringt Container für den dortigen VW-Entfallteiledienst mit. Am 6. Juli 2010 hatte der Zug sogar zwei 40-Fuß-Container für den Beueler Kunden dabei.

Die Aufnahmen zeigen den Güterzug mit den noch unbeladenen Flachwagen für den Transport der Aluminiumbarren, ergänzt um die beiden Containerwagen für Bonn-Beuel. Das Team der Brohltalbahn aus Lokführer Ralf Merten und Rangierleiter Günter Hündgen stellt die Wagen mit der Monheimer Lok am Güterschuppen bereit. Derweil beobachtet Florian Kalff das Geschehen von der Laderampe aus.

Normalerweise kommt der Zug morgens aus Koblenz und hält auf dem Gütergleis in Höhe des Beueler Stellwerks. Die Lok kuppelt ab, umläuft den Zug und schiebt ihn dann mit den Containerwagen an der Spitze in das Stumpfgleis in Richtung Kopframpe. Nach Abkuppeln der Wagen zieht der Zug zurück bis in Höhe des Stellwerks, die Lok umläuft den Zug erneut und setzt sich wieder an die Spitze, um in Richtung Troisdorf weiterfahren zu können. Wenn jedoch die Container an der Rampe des Güterschuppens nicht entladegerecht stehen, kommt die Lok – wie an diesem Tag – erneut zum Schuppen, um die Wagen nach Kundenwunsch bereitzustellen – ein Service der Brohltalbahn!

Text und Fotos: **Volkhard Stern**



BESUCH AUS DEM JAGSTTAL

Am letzten Juliwochenende hatten wir die Jagsttalbahnfreunde aus Dörzbach zu Gast. Lange ist es her, dass Michael Haubner und der Autor im DGEG-Arbeitskreis Jagsttalbahn unter Helmuth Hombach in Möckmühl die ersten Sporen im Museumsbahnwesen erlernten (seit Pfingsten 1976). Nachdem später der DGEG-Arbeitskreis von der SWEG-Bahnverwaltung des Feldes verwiesen worden war, tat sich etwas später die Möglichkeit der Bahnerhaltung bei der Brohltalbahn auf.

Die heutigen Jagsttalbahnfreunde haben die damaligen Zeiten nicht

mehr erlebt. Es war erfreulicher Weise festzustellen, dass die fünfzehn Erwachsenen meist noch jungen Alters waren mit fünf Kindern.

Der Wille zum Wiederaufbau bei den Jagsttalbahnern scheint ungebrochen zu sein trotz eines negativen Bürgerentscheides der Stadtgemeinde Widdern, deren Bürger das Anliegen aus finanziellen und parteipolitischen Gründen letztes Jahr abgelehnt haben. Darüber wurde ausgiebig diskutiert. Dem Autor scheint, nirgendwo sonst wurden so viele politische und touristische Fehler gemacht wie in der touristischen Pampa zwischen Möckmühl und Dörzbach in den letzten 30 Jahren. Der zwischengemeindliche Bretterzaun lässt grüßen!

Wenige Kollegen aus dem Jagsttal kennt man schon seit vielen Jahren von den halbjährlichen VDMT-Treffen. Ein Besuch bei uns war schon lange angedacht, endlich sollte es sein. Eine Führung über das Gelände und durch die Hallen eröffnete das Treffen. Sodann erfuhr man das Brohltal mit dem „Vulkan-Expreß“. Im Geogarten gab es den geologischen Überblick. Ein voller Zug zeigte den Gästen das Verkehrsbedürfnis. Der Abend wurde etwas nebenbei zum Polterabend unseres Kollegen Markus Degen verbracht. In Bad Breisig genoss man später das Feuerwerk des Rheinuferfestes, war man doch dort im Rheinischen Hof untergebracht, dessen Inhaberin aus Schwaben stammt. Den Sonntag begann man ruhig mit einer Trasshöhlenwanderung am Jägerheim. Auf dem Lydia-turm beschaute man sich die vulkanische Osteifel von oben. Das Mittagessen fand in der (neuen) Vulkan-Brauerei statt. Die Kinder konnten sich dort gut beschäftigen, was gleichermaßen beim anschließenden Besuch in der Mendiger Museums-Lay so war.

Insgesamt waren die Gäste sehr beeindruckt von unserer Landschaft, die man so nicht erwartet hatte. Unsere Brohltalbahn kannten fast alle noch nicht. Es war auch höchste Eisenbahn, das zu ändern.

Text und Foto: **Michael Baden**



VS 150 verlässt Brohltalbahn

Der Triebwagen-Beiwagen konnte für einen eher symbolischen Betrag an einen Gastronomen in Baden-Baden verkauft werden. Lange hatten sich einige von uns geziert, das seltene Fahrzeug zu veräußern. Aber dann hatte sich doch die Einsicht durchgesetzt, dass dieser Wagen aus vielerlei Gründen nicht zum Vulkan-Expreß passt. Immerhin scheint in Zukunft die Möglichkeit zu bestehen, in diesem dann umfunktionierten Speisewagen dem leiblichen Wohl zu frönen.

Karsten Friedrichs



Abladen am Zielort

Foto: Hotel Regent, Baden-Baden

Nachruf zum Tode von Gerhard Hilger

Niemals geht man für ganz. Ein Lied, gesungen von Trude Herr.

Mit Gerhard Hilger ist wieder einer aus unseren Reihen von uns gegangen. Die Krankheit hat ihn besiegt.

Wir verlieren mit ihm einen lieben Mitmenschen, der als guter Freund und Kollege unserem „Bähnchen“ sehr verbunden war. Gerhard Hilger war über viele Jahre Heizer bei der BEG und hat unsere ersten IBS-eigenen Heizer in den Jahren 1990 und 1991 ausgebildet. Nicht nur das haben etliche Brohltalbahner bei ihm erlernt. Als alter Hase, der als Schlosser auch über fast ein Jahrzehnt in der Dampflokunterhaltung tätig war, hat er den Älteren darüber hinaus so manche Kniffe beigebracht, von denen die jüngeren Kollegen nur noch wenig wissen. Trotz gesundheitlicher Beschwerden hat er es sich auch nicht nehmen lassen, uns zum Beispiel die Sägeblätter der Kettensägen zu schärfen. Im Rahmen der Oberbauarbeiten erforderte dies einen Besuch bei Gerhard Hilger. Dies ging dann nicht ohne einen Plausch über alte Zeiten oder, was bei der Brohltalbahn los ist, ab. Für mich war das eine Abwechslung vom Alltagstrott. Ich glaube, dass die, welche mich begleitet hatten, diese Kurzweil bei ihm sehr genossen haben.

Mit diesen Zeilen möchte ich mich, auch im Namen aller Kameraden, von Dir verabschieden. Dir als ehemaliger Busfahrer wünsche ich, dass Du bei Deiner letzten Dienstreise mit dem Reiseziel „Himmel“ gut angekommen bist und dort Ruhe und Frieden finden wirst.

Wie ich Dich kenne, schaust Du von oben auf den Vulkan-Express herab, der Dir so am Herzen lag.

Eine Abordnung von uns konnte Dich auf Deinem letzten Weg begleiten.

Deinen Angehörigen gilt unsere Anteilnahme und unser Mitgefühl.

Mit der Zeit wird der Schmerz des Abschiednehmens verblassen, aber vergessen werden wir Dich nicht.

Manfred Theisen



Gerhard Hilger (Mitte) mit Frank Muth (links) und Tobias Baaden im Bf. Burgbrohl am 15.09.2012.

Foto: Michael Baaden

Bilderbogen: Winter im Brohltal

Der relativ schneereiche Winter 2012/2013 brachte für das Bahnpersonal nicht nur romantische Stunden, sondern auch viel Arbeit, um einen sicheren Betrieb für die Züge vor und nach Weihnachten zu gewährleisten. *Simeon Langenbahn* nahm nicht nur die Schneeschaufel, sondern glücklicherweise auch seine Kamera in die Hand und machte diese stimmungsvollen Bilder.

