**PRESSEMITTEILUNG **

Brohl-Lützing, 11.01.2021

**Rundes Jubiläum bei der Brohltalbahn**

Seit 1901 verbindet die Schmalspurbahn Rhein und Eifel

Seit nunmehr 120 Jahren ist das Brohltal auf dem Schienenstrang mit der „großen weiten Welt“ verbunden. Was mit schweren Transporten voller Vulkangestein und kleinen Triebwagen für den Personenverkehr begann, hat sich heute zu einem beliebten Ausflugsverkehr entwickelt: der „Vulkan-Expreß“ zeigt Jahr für Jahr Tausenden Gästen die Schönheit des Brohltals. Gebaut wurde die Strecke aber in erster Linie für den Güterverkehr.

**Güterverkehr gab den Anstoß zum Bahnbau**

Als 1858 die linksrheinische Eisenbahnstrecke von Köln nach Koblenz fertig gestellt war und damit Brohl einen eigenen Bahnhof erhielt, entstanden Pläne, auch das Brohltal mit einer Bahnlinie zu erschließen um die dort lagernden Vulkangesteine Trass, Basalt, Tuffstein oder Phonolith wirtschaftlich zu erschließen.

Die Bedingungen dafür waren allerdings schwierig, denn vor allem im oberen Teil ist das Tal ausgesprochen steil und eng. Außerdem waren viele Varianten hinsichtlich des oberen Endbahnhofs, der Streckenführung, der Spurweite und der Finanzierung im Gespräch. Immer wieder wurden neue Pläne entwickelt und schließlich doch wieder verworfen.

Konkrete Formen nahm das Projekt erst an, als 1895 die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) gegründet wurde. Im Frühjahr 1898 begannen die Bauarbeiten für die Strecke. Aus Kostengründen und wegen des schwierigen Geländes entschied man sich für eine Schmalspurbahn mit der Spurweite von einem Meter.

23,83 Kilometer Strecke mit einem Tunnel, zwei Viadukten und einigen Brücken waren zu bauen – von Brohl am Rhein über Oberzissen und von dort weiter über Engeln und Weibern bis nach Kempenich. Nicht der Personenverkehr, sondern der Transport von Gütern stand von Anfang an im Vordergrund.

Da der Phonolith-Steinbruch bei Brenk einen Gleisanschluss brauchte, entschloss man sich, in Oberzissen das Brohltal zu verlassen und die Bahntrasse von dort an den Hängen eines Nebentals steil ansteigend weiterzuführen. Diese 5,5 Kilometer lange Steilstrecke nach Engeln mit einer Neigung von fünf Prozent sollte mittels einer Zahnradbahn überwunden werden.

Die Entscheidung für diese Streckenführung zahlt sich noch heute aus: Der Phonolith-Steinbruch versendet noch heute Vulkangestein auf der Schiene. Mit modernen Containerzügen betreibt die Brohltalbahn dabei einen der letzten öffentlichen Güterverkehre auf deutschen Schmalspurgleisen!

**Die ersten Betriebsjahre**

Der erste Zug fuhr am 12. Januar 1901 über die Teilstrecke von Brohl nach Engeln. Wenige Monate später traf der erste Zug in Weibern ein. Am 7. Januar 1902 konnte schließlich das letzte Teilstück bis Kempenich feierlich eingeweiht werden.

Das Güteraufkommen wuchs in den ersten Betriebsjahren stetig an. Schnell zeigte sich, dass die zunächst beschafften Zahnradlokomotiven für die immer schwerer werdenden Züge viel zu schwach waren. Aus diesem Grund wurden ab 1903 Dampflokomotiven der Bauart Mallet eingesetzt. Schnell folgten weitere Maschinen dieser Bauart, u.a. die bis heute existierende Lok 11sm. Diese Loks waren technisch in der Lage, Züge ganz ohne Zahnrad die Steilstrecke hinaufzuziehen.

**Personenverkehr mit Triebwagen**

Bis in die 1920er Jahre erfolgte der Personenverkehr im Mischbetrieb, in sog. "Güterzügen mit Personenbeförderung", die an fast jedem Bahnhof zeitaufwendig rangiert wurden. Für die knapp 24 Kilometer von Kempenich nach Brohl brauchte ein solcher Zug nicht selten zweieinhalb Stunden, nicht immer zum Vergnügen der Fahrgäste.

Mit dem 1925 in Betrieb genommenen Triebwagen VT50 konnte die Fahrzeit halbierte werden. Der Triebwagen wurde ursprünglich von einem Benzolmotor angetrieben und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h. Einem Trend der damaligen Zeit entsprechend, erhielt der VT50 im Jahre 1932 ein Aggregat für den Holzgasantrieb.

Zur Verstärkung des Personenverkehrs wurden 1935 weitere Trieb- und Beiwagen hinzugekauft und 1939 auf sparsame Dieselmotoren umgebaut. Der Oldtimer VT50 ist als einziges Originalfahrzeug erhalten geblieben und wird bis heute als Salonwagen „VB50“ im „Vulkan-Expreß“ eingesetzt.

**Wechselhafte Jahrzehnte**

Der Personenverkehr erlebte gleichwohl ein ständiges Auf und Ab. Ab 1927 wurde die Schiene zum Ausgangspunkt für ein ganzes Nahverkehrsnetz. So erwarb die Brohltalbahn Autobusse, die eine Zubringerfunktion übernahmen und zunehmend auch den Zugfahrplan ergänzten.

Ab 1958 brachen die Fahrgastzahlen trotz allem rapide ein, da auch in der Eifel mit steigendem Wohlstand immer mehr Menschen einen eigenen Pkw nutzen. Als 1961 ein Triebwagen mit einem Güterzug zusammenprallte, wurde der Personenverkehr auf der Schiene ganz eingestellt und auf bahneigene Busse verlagert.

Der Güterverkehr stand vor ähnlichen Herausforderungen: Ab Ende der 1950er Jahre schien er der Konkurrenz auf der Straße nicht mehr gewachsen. Einerseits hatten einstmals für die Bahn wichtige Firmen ihre Produktion im Brohltal eingestellt oder ihren Transport auf Lastwagen verlagert. Andererseits waren die Dampflokomotiven der Brohltalbahn im Betrieb sehr aufwändig und teuer.

Um wieder wettbewerbsfähig zu werden, wurden 1965 zwei Diesellokomotiven beschafft. Obwohl es sich um verhältnismäßig kleine Maschinen handelte, zeigte sich schnell, dass sie ohne weiteres in der Lage waren, alle noch vorhandenen Dampfloks zu ersetzen. Kurz darauf wurde eine weitere Diesellok gleichen Typs in Dienst gestellt. Diese Rationalisierung brachte den gewünschten Erfolg.

Ab den 1970er Jahren machte der Transport von Phonolith aus dem Brenker Bruch den Löwenanteil des Gütervolumens aus. Der hinter Brenk liegende Streckenabschnitt nach Kempenich wurde immer seltener befahren und war zudem in einem schlechten Zustand. Die Strecke hinter Engeln wurde folglich 1974 stillgelegt und innerhalb von zwei Jahren abgebaut – aus heutiger Sicht eine fatale Entscheidung, denn nur drei (!) Jahre später startete der erste touristische „Vulkan-Expreß“!

**Eine neue Ära: Der „Vulkan-Expreß“**

Vor dem Hintergrund des zurückgehenden Güterverkehrs suchte die BEG nach einem weiteren Standbein. Die landschaftlich attraktive Region bot beste Voraussetzungen für einen touristischen Ausflugsverkehr, der am 25. März 1977 mit einer Diesellok und dem Salonwagen VB50 startete. Um dieses Erlebnis von Bahn und Landschaft auf eine kurze und prägnante Formel zu bringen, erhielt der Zug den klangvollen Namen "Vulkan-Expreß".

Als der Phonolith-Steinbruch 1987 die Transporte vollends auf die Straße verlagert wollte, schien das Ende der Schmalspurbahn dennoch gekommen. Dies war der Moment, in dem rund 100 Eisenbahnbegeisterte beschlossen, durch ehrenamtliche Arbeit den Fortbestand der Bahn zu sichern. Am 2. September 1987 gründeten sie die "Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn" (IBS), die die Brohltalbahn zunächst ehrenamtlich unterstützte. Als die Bahn 1991 endgültig stillgelegt werden sollte, gründete die IBS eine eigene Betriebs-GmbH und übernahm damit den gesamten Fahrbetrieb in eigene Hände.

Mit heute jährlich über 60.000 Fahrgästen hat die IBS den „Vulkan-Expreß“ zu einem touristischen Wirtschaftsfaktor in der Vulkanregion Laacher See ausgebaut! So konnten nicht nur die Besucherzahlen stetig gesteigert werden, sondern 2015 sogar die originale Mallet-Dampflok 11sm wieder in Betrieb genommen werden! Über touristische Buslinien ist die Bahn inzwischen auch mit Maria Laach und Mendig verknüpft und somit ein wichtiges Bindeglied zwischen den touristischen Attraktionen der Region geworden.

**Bahnfest am 14./15. August 2021**

Diesen Erfolg möchte die IBS im Sommer – so das Coronavirus es zulassen wird – kräftig feiern: Mit einem großen Bahnfest am 14./15. August soll der „Vulkan-Expreß“ und vor allem das 120-jährige Bestehen der Brohltalbahn ausgiebig gewürdigt werden.

Der planmäßige Fahrbetrieb des „Vulkan-Expreß“ startet an Ostern in die Sommersaison 2021.

***Weitere Informationen und Buchungen unter*** [***www.vulkan-express.de***](http://www.vulkan-express.de)***,***

***buero@vulkan-express.de und Tel. 02636-80303.***

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

Kapellenstraße 12

56651 Niederzissen

Telefon 02636-80303

Telefax 02636-80146

E-Mail: buero@vulkan-express.de

www.vulkan-express.de

Facebook: “Brohltalbahn / Vulkan-Expreß”