



# Die Brohltalbahn



## Inhalt

Grußwort / Impressum	2	Grillfest am Bahnhof Burgbrohl	27
Vereinsausflug nach Südtirol	3	Fast wie in den 1920ern: Zeppelin über Brohl	27
Einfahrsignal für den Bahnhof Brohl	14	Fortschritte beim Vitrinen-Projekt	28
Lok III: Die modernste Dampflokomotive im Brohltal	15	Fahrplanvorschau 2019	28
Stationen & Ausflüge: Burgbrohl	20	Bericht des Schatzmeisters	28
Impressionen „Mensch & Maschine“	22	Sanierung Wagen 32 hat begonnen	29
Mein Wunschzettel	24	Gleisverbesserung bei Niederzissen	30
Der fliegende Eisenbahner	25	Mulcher erstmals im Einsatz	31
Vor 30 Jahren: Wagen 7 für den Vulkan-Express	26	Weihnachtsrätsel	32

## I Grußwort

Liebe Freunde, Förderer und Mitglieder der IBS,

*nur wenige Tage nach Erscheinen dieser Ausgabe unserer Vereinszeitschrift jährt sich die Eröffnung der Brohltalbahn zum 118. Mal! Diesen „Geburtstag“ können wir nur deshalb feiern, weil Sie – liebe Leser – dies als Mitglieder, als Förderer, Spender sowie in vielfältig anderer Weise ermöglicht haben. Wir, die Mitglieder des Vorstands und alle Mitglieder der IBS, wissen dies zu schätzen und freuen uns zudem darüber, dass wir auch in der Politik immer wieder intensive Unterstützung und Hilfe beim Erhalt der Strecke und damit bei der Bewahrung dieses einzigartigen Technikdenkmals erfahren durften!*

*So steht im Jahr 2019 wirklich Großes bevor: Im März 2016 wurde von der Infrastrukturbetreiberin, der Brohltal-Eisenbahn GmbH (BEG), ein Förderantrag bei der Landesregierung gestellt, der darauf abzielte, die gesamte Strecke einschließlich der Hafenbahn grundlegend zu sanieren und somit für viele weitere Jahre zukunftssicher zu gestalten. Dazu gehört auch, dass die Streckenhöchstgeschwindigkeit wieder auf 30 km/h angehoben wird. Damit würde nicht alleine der Bestand der Brohltalbahn für Jahrzehnte gesichert, sondern zugleich auch der Betrieb deutlich flexibler gestaltbar.*

*Um Ihnen eine Vorstellung vom finanziellen Umfang aller Maßnahmen zu ermöglichen, sei an dieser Stelle eine Zahl genannt, die in der Geschichte der Brohltalbahn ihresgleichen sucht: es geht um eine Investitionssumme von sage und schreibe rund 8,0 Mio. €, die in die Infrastruktur fließen soll! Nachdem eine abschließende Nutzen-Kosten-Untersuchung dem Ministerium vorgelegt wurde, mittels derer durch einen Gutachter die Wirtschaftlichkeit der Investitionen mit einem sehr guten Ergebnis dokumentiert wurde, dürfen alle Beteiligten berechnete Hoffnungen hegen, dass im Jahr 2019 die Bewilligung der beantragten Summe erfolgt. Die Voraussetzungen dafür wurden von den Kollegen der BEG und uns in monatelanger Vorarbeit geschaffen. So hoffen wir nun alle auf eine landesseitige Unterstützung, die nur dadurch ermöglicht wurde, dass sich die BEG und damit der Eigentümer selbst, die Verbandsgemeinde Brohltal, bereits im Jahr 2016 einstimmig mit mehr als einer Millionen Euro zur Mitfinanzierung aller Maßnahmen entschlossen hatte.*

*Wenn die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen, werden die bislang noch unbearbeiteten Streckenabschnitte endlich saniert werden. Diese Sicherheit würde auch uns, der IBS, sehr gut tun, denn es würde Planungssicherheit geschaffen, die wir auch als Verein dringend benötigen. Viele Projekte und Investitionen im Fahrzeugbereich stehen in den kommenden Jahren an, die wir nur in dem Wissen verantworten können, dass alle beteiligten Institutionen für einen dauerhaften Bestand der Streckeninfrastruktur sorgen.*

*In dieser Hoffnung verbleibe ich mit den besten Wünschen um ein friedvolles und gesegnetes Weihnachtsfest sowie ein glückliches neues Jahr 2019 in Gesundheit und Zufriedenheit.*

Ihr Stephan Pauly, Erster Vorsitzender IBS e. V.

## I Impressum

### Herausgeber:

Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V.  
Sitz: Brohl-Lützing / Rhein

### Geschäftsstelle:

Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen  
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03; Fax 0 26 36 / 8 01 46  
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, Ostenhellweg 1, 44135 Dortmund  
Tel.: 02 31 / 2 88 62 62 - E-Mail: [presse@brohltalbahn.de](mailto:presse@brohltalbahn.de)

### Satz und Layout:

Robert Schittko, Oberwinter

### 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 die Ausgabe 1 / 2019 ist der  
15. Februar 2018

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

**Titelbild:** Vom 19. – 24. Oktober 2018 waren 13 IBS-Mitglieder auf Studienreise in Südtirol. Gleich am ersten Tag stand ein Besuch der Schmalspurbahn auf dem Ritten an. Eine Sonderfahrt mit einem historischen Triebwagen führte die Gruppe nach Maria Himmelfahrt. Foto: Hanna Uller-Reichwaldt

### Sonderfahrten / Termine

- 26. Dezember:** Weihnachtsfahrt nach Engeln
- 31. Dezember:** Silvesterfahrt nach Engeln
- 27. Januar, 10. und 24. Februar:** Winterfahrten
- 20. - 24. Februar:** Infostand „Reise & Camping“, Essen
- 09. / 10. März:** Infostand Lahnsteiner Modellbahntage
- 10. und 24. März sowie 07. April:** Frühlingsfahrten
- 17. März:** Infostand Radreisemesse Bad Godesberg
- 05. April:** Jahreshauptversammlung der IBS



## Gelungener Herbstausflug nach Südtirol

▲ Sonderfahrt mit Triebwagen 105 „Alioth“ von Oberbozen nach Maria Himmelfahrt und zurück – hier vor dem Panorama der Dolomiten. Im Hintergrund ist die Seilbahn nach Bozen zu erkennen. Foto: Michael Hergarten

„Ich bin zum ersten Mal in meinem Leben mit einem Schlafwagen gefahren!“, rief unser für minimalistische (Reise-)Gewohnheiten durchaus bekannter Geschäftsführer Michael Haubner nach dem Ausstieg aus dem ÖBB-Nightjet begeistert der illustren Runde aus 13 mehr oder weniger ausgeschlafenen IBS-lern zu. Schon die Anreise war ein Erlebnis: Kaum jemand hat die modernen Schlafwagen bislang genutzt und so gab es zwischen Willkommens-„Sackerl“ mit Piccolo, Hausschuhen und Ohrstöpseln, Abteilen mit einem, zwei oder drei bequemen Betten und der Duschmöglichkeit am Wagende so einiges zu entdecken. Das Schlafen auf Reisen klappte dann ganz unterschiedlich gut – von „gar nicht geschlafen“ bis zum „Murmeltier“ war alles dabei. Fit waren dennoch alle und so konnten wir nach dem Umstieg auf den EuroCity am Bahnhof Brenner unserem ersten Programmpunkt entgegenfiebern.

### Brennerbahn

Direkt am Bahnsteig wurden wir empfangen: Herr Walter Kircher, seines Zeichens Heimatforscher aus Südtirol,

hatte nicht nur unsere „MobilCard“ zur Flatrate-Nutzung aller Busse, Bahnen und vieler Seilbahnen Südtirols (28 € für 7 Tage!) im Gepäck, sondern auch eine



▲ Meine erste Schlafwagenfahrt – Michael Haubner freut sich im Nightjet auf die Nachtreise nach Innsbruck. Foto: Jonas Harraß

spannende Führung zur Brennerbahn vorbereitet! Die im letzten Jahr anlässlich des 150-jährigen Bestehens der Strecke regelmäßig angebotene Führung im rollenden Zug wurde extra für uns noch einmal wiederholt. So erfahren wir – quasi noch auf der Anreise befindlich – auf der Fahrt bis Bozen schon allerhand spannende Details zu dieser Lebensader, die im Laufe der Zeit nicht nur mehrfach in Teilabschnitten neu trassiert worden ist, sondern heute bedeutende Anteile des internationalen Güterverkehrs durch die Alpen aufnimmt. Die Bedeutung der Bahn für die Bevölkerung wurde ebenso beleuchtet wie Geschichtliches zu den durchfahrenen Orten. So war nicht nur für mich neu, dass die in Franzensfeste abzweigende Strecke nach Osttirol ganz bewusst direkt durch die gleichnamige Festung gebaut wurde um die Strecke

im Krisenfall wirkungsvoll lahmlegen zu können! Das weit gelegene Südportal des im Bau befindlichen Brenner-Basistunnels kündigt bereits von der nächsten Ausbaustufe dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung.

In Bozen angekommen, konnte unsere Unterkunft mitten in der Innenstadt bereits bezogen werden. Woran bei der Planung keiner gedacht hatte, war das Thema „Barrierefreiheit“ und so musste unser ältester Teilnehmer Dieter Hettler seinen Rollator leider im Erdgeschoss zurücklassen und die 88 Stufen bis in den 4. Stock hinaufsteigen. Aber Dieter hat der Reiseleitung dieses Missgeschick nicht übel genommen und die Treppe mit dem ihm eigenen Humor gemeistert.

### Rittner Schmalspurbahn

Am frühen Nachmittag folgte dann bei Toppwetter (25°C & blauer Himmel) gleich eines der Highlights unserer Tour, die Fahrt auf den Ritten, einem Hochplateau oberhalb von Bozen. Mit der 2009 eingeweihten und voll in den ÖPNV integrierten 3-S-Seilbahn ging es in ca. 12 Minuten Fahrzeit rund 1.000 Höhenmeter hinauf bis nach Oberbozen. Aus den Panoramakabinen konnten wir nicht nur Teile der ehemaligen Zahnradtrasse der Rittnerbahn erspähen, sondern auch traumhafte Ausblicke auf Schlern und Rosengarten als Teil der Dolomiten genießen. Am direkt vor der Bergstation gelegenen Bahnhof Oberbozen empfingen uns die Herren Broy (Mitarbeiter der SAD als Betreiber der Schmalspurbahn) und von Tschurtschenthaler (Aktivist, der die Bahn vor



▲ Die Rittnerbahn 2018: Der planmäßige Betrieb wird mit den von der Trognerbahn übernommenen Doppeltriebwagen (links) abgewickelt. Die historischen Fahrzeuge stehen für Sonderfahrten zur Verfügung. Foto: Jonas Harraß

der Einstellung rettete) um uns die lebenswerte Schmalspurbahn näher zu bringen. Mit dem historischen Triebwagen 105 „Alioth“ ging es dazu zunächst auf den nur vier Mal täglich bedienten Streckenabschnitt bis Maria Himmelfahrt. Hier, wo bis 1966 die Zahnradstrecke hinab nach Bozen begann, trafen wir bei fantastischem Bergpanorama auf die erste der drei Remisen, welche an dieser Stelle ein fast prähistorisches Fahrleitungs-Inspektionsfahrzeug beherbergte.

Herr Broy räumte gleich zu Beginn seiner Ausführungen mit einer Mär auf: Die Zahnradbahn ist nicht etwa wegen eines Unfalls 1964 eingestellt worden, sondern wegen des schon damals stark vernachlässigten Gleisstandhaltung. Für eine nachhaltige Sanierung war kein Geld vorhanden, zumal auch mit sanierten Gleisen und neuen Fahrzeugen keine deutliche Fahrzeitreduzierung erreichbar war. Man hatte sich daher bereits wenige Jahre vor dem Unfall entschieden, die Strecke durch eine Seilbahn zu ersetzen. Für deren Bau bewerkstelligte die Zahnradbahn aber nicht wenige der Materialtransporte – so auch am Abend des 03. Dezember 1964, an dem noch ein Gegengewicht für die neue Seilbahn-Bergstation hinauf befördert werden sollte. Entgegen der üblichen Praxis, dass ein bergwärts fahrender Zug stets einen talwärtigen Gegenzug hat, wurde dieser Materialzug als Folgezug zum bergwärts fahrenden Personenzug auf die Strecke geschickt. Durch eine Unachtsamkeit des Betriebspersonals in Bezug auf diesen Folgezug kam es nach der Kreuzung der beiden Personenzüge zu der Situation, dass der Materialzug und der Talfahrer auf der eingleisigen Strecke zusammenstoßen drohten. Zwar konnten letztlich noch Notbremsungen eingeleitet werden, welche auch die Zangenbremse des Personenzuges auslöste. Durch den maroden Zustand der Gleisanlagen wurde hierbei allerdings die Zahnstange komplett aus der Befestigung gerissen, so dass der Zug ent-

gleiste. Somit hat letztlich der Bau der Seilbahn zusammen mit mangelnder Instandhaltung und menschlichem Versagen bei der Zugleitung zu diesem großen Unfall geführt.

Nach Einstellung der Zahnradstrecke sind die Zahnradausrüstungen aus Gewichtsgründen aus den Triebwagen und Lokomotiven ausgebaut worden. Die als Erstausrüstung der Bahn gelieferten Triebwagen Nr. 11 und 12 sowie der Vierachser Nr. 2 waren gemeinsam mit dem 1930 von der Nonstalbahn übernommenen „Alioth“-Triebwagen bis 2009 fast unverändert im Planeinsatz. Nachdem 1985 nach einer Generalsanierung bereits Unterstützung durch zwei ehemalige Triebwagen der Esslinger Straßenbahn kam, erforderte die deutliche Steigerung der Fahrgastzah-



len (u. a. durch neue Ticketangebote wie die MobilCard) dringend größere Kapazitäten. Mit der Beschaffung von vier Doppeltriebwagen der Schweizer Trognerbahn 2009 konnten der 30-Minuten-Takt eingeführt und die Kapazitäten deutlich ausgebaut werden. Die historischen Triebwagen konnten somit den schonenderen Sondereinsätzen zugeteilt werden.

Mit den ehemals Schweizer Triebwagen führen wir nach der Remisenbesichtigung in Oberbozen (hier ist auch die Hauptwerkstatt untergebracht) im Planverkehr bis zur Endstation Klobenstein. Auf halber Strecke findet an der Station Lichtenstern die Zugkreuzung

statt. Hier ist insbesondere das „Zugsicherungs-system“ eine Erwähnung wert: Zusammenstöße werden verhindert, indem am Kreuzungsbahnhof stets auch die Triebfahrzeugsführer auf den entgegenkommenden Zug wechseln. Na dann kann ja nichts mehr schief gehen...

Sicher am Endbahnhof angekommen, stand die Besichtigung der dritten Remise an, die neben weiteren historischen Triebwagen auch die letzte erhaltene Zahnradlok „L2“ beherbergt. Insbesondere zur Freude der Fotografen fuhr Herr Broy zum Abschluss zwei historische Triebwagen vor die Schuppentore – vor der Kulisse des „Alpenglühens“ (Beleuchtung der Dolomiten durch die untergehende Abendsonne) ein ganz besonderes Erlebnis. Ob Fahr-

ten mit diesen Triebwagen in Zukunft noch möglich sind, steht momentan leider in den Sternen: Die Aufsichtsbehörde in Rom verlangt künftig die Ausrüstung aller Fahrzeuge mit selbsttätigen Bremssystemen, kann aktuell aber noch keine Details zu den Anforderungen nennen, da man sich noch uneins ist, ob die Rittnerbahn eine Eisenbahn oder eine Straßenbahn ist...

Mit einem gemeinsamen Abendessen in Oberbozen mit anschließender Seilbahn-Nachtfahrt klang dieser gelungene Tag aus.

### Bozen & Erlebnisbahnhof Schnalsthal

Für den Sonntag war das Programm bewusst entspannt gehalten. Wer wollte, konnte also etwas länger schlafen, bevor für den späten Vormittag eine Stadtführung durch die Bozener Innenstadt angesetzt war. Unsere Führerin Elisabeth zeigte uns zunächst den prachtvollen Waltherplatz (nach Walther von der Vogelweide), der früher nicht nur ganz am Rand der Innenstadt lag, sondern später auch Ausgangspunkt der Rittnerbahn wurde. Gleich benachbart steht der 1517 von Hans Lutz aus Schussenried um einen gotischen Glockenturm ergänzte Dom Maria Himmelfahrt. Aus Sorge vor einem Einsturz der filigranen Bauteile wurde der schwäbische Steinmetz ohne Bezahlung aus der Stadt gejagt. Nachdem sich der Bau doch bewährt hatte, zog man reumütig nach Schwaben, um sich zu entschuldigen. Durch die engen Gassen mit ihren Laubengängen ging es über den Korn- und den Obstmarkt kreuz und quer durch die Innenstadt bis zum



▲ Mit Stadtführerin Elisabeth ging es kreuz und quer durch die Bozener Innenstadt.

Foto: Michael Hergarten

Kirchlein „St. Johann im Dorfe“, wo sehenswerte Fresken einen guten Abschluss der Tour boten.

Am Nachmittag wurde es wieder schienennäher: Per Regionalzug fuhren wir nach Meran, wo wir trotz 5-minütiger Verspätung problemlos den im Fahrplan vorgesehenen Ein-Minuten-Anschluss auf die 2005 reaktivierte Vinschgaubahn erreichten. Mit deren Triebwagen vom Typ GTW fuhren wir zunächst nur zwei Stationen bis zum Bahnhof Marling, wo uns Herr Dr. Walter Weiss bereits erwartete. Herr Weiss ist Präsident des Vereins „Freunde der Eisenbahn“ und ehemaliger Bürgermeister der Vinschgau-Gemeinde Naturns. Seinerzeit noch in Amt und Würden begründete er 2000 mit 55 überzeugten Kollegen den Verein, um insbesondere die seinerzeit noch stillgelegte Vinschgaubahn Meran – Mals zu neuem Leben zu erwecken. Mit geschickten Aktionen und visionärem Engagement gelang es den Bahnfreunden ins Gespräch mit Verantwortlichen und Politikern zu kommen und die Bedeutung einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik auf breiter Basis zu verankern. Der Verein fand mehr und mehr Zuspruch in allen gesellschaftlichen Schichten (Mitgliederzahl heute



▲ Sonntags hält die reaktivierte Vinschgaubahn direkt am Erlebnisbahnhof Schnalsthal, vorne rechts der Präsident der „Freunde der Eisenbahn“, Dr. Walter Weiss.

Foto: Volkhard Stern

ca. 1.000!), die sich allesamt für den Ausbau des ÖPNV einsetzen. Und so gelang es 2005 tatsächlich, den 1989 eingestellten Personenverkehr auf der 60 km langen Bahnstrecke bis Mals wieder aufzunehmen!

Auf diesen Erfolg, der auch der Erfolg der „Freunde der Eisenbahn“ ist, ist Dr. Weiss zu recht stolz. Mit Überzeugung für das Geleistete und die noch kommenden Aufgaben präsentierte er somit zunächst den Bahnhof Marling als „Bahnhof des Jahres 2014“. Mit barrierefreiem Ausbau und Busverknüpfung weist dieser alle Merkmale eine attraktiven SPNV-Station auf, nicht jedoch, ohne im historischen Bahnhofsgelände auch einen öffentlichen Warteraum, gepflegte Toiletten und eine kleine Ausstellung zur Geschichte der Bahn vorzuhalten. Ein rundum gelungenes Projekt!

Während der folgenden Weiterfahrt im Triebwagen der Vinschgaubahn erfahren wir so manches Detail über den nun folgenden Ausbau der Bahn. Der Erfolg der Strecke ist so groß, dass die Kapazitäten schon nach rund 10 Jahren Betrieb ausgeweitet werden müssen. So sieht man aktuell allorten Bauarbeiten zur Verlängerung der Bahnsteige, die Voraussetzung für die folgende Elektrifizierung (!) der Strecke sind. Nach deren Realisierung bis 2021 werden die Züge alle 30 Minuten verkehren, viele davon sogar durchgehend von Mals über Meran und Bozen bis nach Innsbruck.

Heimatbasis des Vereins ist der ehemalige Bahnhof Schnalsthal. Der zum „Jugend- und Erlebnisbahnhof“ ausgebauter Bahnhof lockt heute mit einem breitgefächerten Angebot rund um die Eisenbahn – zur Anreise hält während der sonntäglichen Öffnungszeiten sogar die Vinschgaubahn extra an den alten Bahnsteigen. Vor allem für Kinder wird viel geboten, wie z. B. die Fahrt mit Dampf- und Dieselloks auf der großen Parkbahnanlage (Spur 7 1/4 Zoll) oder aber mit Fahrradraisinen auf einer 500 Meter langen Strecke. Letztere wurde nach einer Kuchenpause zum Schauplatz unseres Draisinenren-



▲ Siegerteam B mit Simeon Langenbahn, Michael Hergarten, Hanna Uller-Reichwaldt und Michael Haubner (v.l.n.r.) in voller Fahrt beim Draisinenrennen am Erlebnisbahnhof Schnalsthal.  
Foto: Franziska Göpfert



▲ Im Marmorwerk Lasa steht eine die Lok der Talstrecke für den nächsten Einsatz bereit. Mit dem Portalkran im Hintergrund werden die Waggonen entladen. Foto: Jonas Harraß

nens: Zwei Teams (A: Jörg Reichwaldt / Jonas Harraß, / Franziska Göpfert / Michael Jörden sowie B: Michael Haubner / Simeon Langenbahn / Hanna Uller-Reichwaldt / Michael Hergarten) traten an, um in der von Volkhard Stern gestoppten Bestzeit die 500 m hinzustrampeln, die Draisine auf der Drehscheibe zu wenden, zurückzufahren und punktgenau auf der ersten Drehscheibe zum Stehen zu kommen. Gewinner war Team B mit 3:54 Minuten (Team A 4:18 Min.) – und das obwohl „Lokführer“ Haubner irrtümlich von einem nicht vorhandenen Rücktritt-Bremssystem ausging, die zweite Bremse daraufhin blockierte und die Draisine erst durch einen Reifenstapel auf den Gleisen gestoppt werden konnte... Ein gelungener Auftritt mit allem was die Lachmuskeln verlangen!

Nach einem Spaziergang an der Etsch zum Nachbarbahnhof Naturns und der anschließenden Rückfahrt nach Bozen, entdeckten wir dort am Nachbargleis noch ein Highlight des europäischen Bahnverkehrs, den einmal wöchentlich verkehrenden EuroNight der russischen Staatsbahn von Nizza nach Moskau. Anschließend klang auch dieser Tag mit einem gemütlichen Abendessen in der Bozener Innenstadt aus.

### Laaser Marmorbahn

Heute hieß es früh aufstehen: Schon um 07:15 Uhr wollten wir vom Hotel aufbrechen um per Bahn erneut über Meran in den Vinschgau zu gelangen, genauer zum Bahnhof Laas. Dort wurden wir von unserem Führer von „marmorplus“ bereits zu einem ganztägigen Programm rund um den Laaser Marmor und im Speziellen zu der für dessen

◀ Unser Wanderführer erklärt auf dem in der Talstation stehenden Schrägbahnwagen die Funktion der Standseilbahn. Im Vordergrund ist das Schmalspurgleis für den Marmortransport erkennbar.

Foto: Michael Hergarten



Transport vorgehaltene meterspurige Werksbahn erwartet. Der Laaser Marmor ist weltbekannt und eines der reinsten, d. h. weißesten Vorkommen der Erde. Nicht umsonst entscheiden sich Kunden weltweit bei besonderen Projekten zur Verwendung von Marmor aus Laas, so z. B. für große Statuen oder auch die Auskleidung des neuen U-Bahnhofs am Ground Zero in New York. Mit einem informativen Multimediavortrag im alten Bahnhofsgebäude wurden uns zum Start diese und weitere wissenswerte Fakten rund um das „weiße Gold“ nähergebracht.

Dann wurde es ernst: Mit dem Austeilen von Schutzhelmen und Lunchpaketen wurde nun auch dem Letzten klar, dass wir nicht einfach nur ein bisschen spazieren gehen, sondern an einer Erlebniswanderung teilnehmen, die uns möglichst nah an das Objekt der Begierde, die Marmorbahn, bringt. Die Enttäuschung vorweg: Leider ist es trotz intensivster Bemühungen nicht

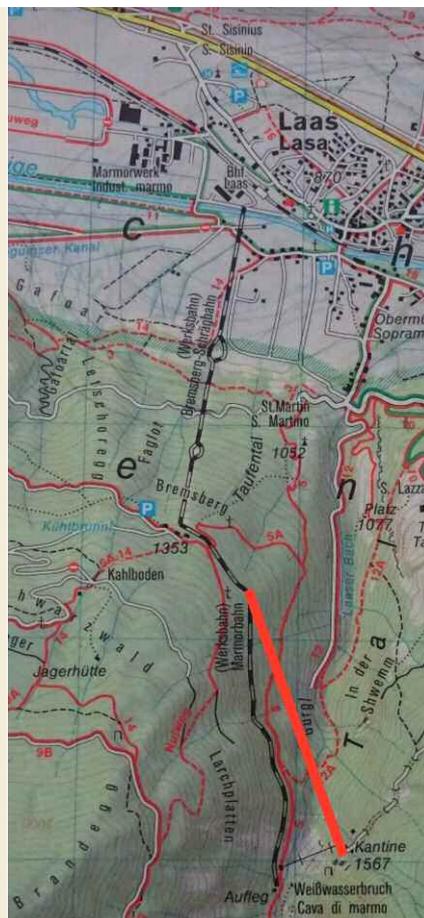
gelungen, die Laas Marmo AG davon zu überzeugen, die Bahn während unseres Besuchs in Betrieb zu zeigen. Hier geht es eben nicht um Touristenbespaßung, sondern um betrieblich optimale Abläufe eines Industriebetriebs. Wie berichtet wurde, fährt die Bahn etwa 2-3 Mal pro Woche und dann durchaus ca. 6-8 Mal pro Tag. Da für den Betrieb der Anlage stets vier Personen erforderlich sind, die zum Besuchszeitpunkt aufgrund anderer Tätigkeiten nicht abkömmlich waren, konnten wir leider nur Trockenübungen machen. Die erlebnisreiche Wanderung in schönster Berglandschaft und die informative Führung durch unseren Guide, machten dies aber zumindest teilweise wieder wett.

Gleich zu Beginn unserer Tour konnten wir auf dem Werksgelände gegenüber des Bahnhofs die ersten Gleismeter der meterspurigen Talstrecke inkl. einer der beiden Lokomotiven samt Transportwagen erspähen. Die Lokomotiven sind

1929 als Akkuloks geliefert worden und wurden 1937 nach der Elektrifizierung der Strecke auf Oberleitungsbetrieb umgebaut. 1997 hat man die Fahrleitung schließlich wieder abgebaut und die Loks auf dieselektrischen Antrieb umgebaut. Eingesetzt werden die Loks stets entweder im Tal oder auf dem Berg (ein Wechsel ist nicht vorgesehen), jeweils mit einem Waggon, welcher den bis zu 18 t schweren Marmorblock trägt. Züge mit mehreren Waggonen werden seit Inbetriebnahme der neuen Seilbahn 2012 aus Gründen des Fahrzeugumlaufs nicht mehr eingesetzt. Im Werk ankommende Züge fahren zunächst bis über die einzige Weiche der Talbahn und drücken dann zum Entladen unter den Portalkran in das rechte Gleis zurück. Im Anschluss werden die Marmorblöcke zwischengelagert, weiterverarbeitet und schließlich an den Kunden ausgeliefert. Eine Verladung auf die Normalspurbahn findet nicht mehr statt.

Ausgehend vom Werk haben wir den Weg des Marmortransports nun in umgekehrter Reihenfolge nachvollzogen. Über die Etsch-Brücke verfolgten wir zunächst die schnurgerade auf die Talstation der Schrägbahn zulaufende Talstrecke durch die Obstplantagen bis zum „Loch“. Hier beschreibt die Strecke in einer nach Osten ausholenden Kurve einen 90°-Bogen, um dann von Osten her auf die Schrägbahn zu treffen. Deren Transportwagen waren ursprünglich mit zwei Gleisen zum gleichzeitigen Transport von zwei Schmalspurwagen gebaut worden. Aus statischen Gründen ist allerdings seit jeher immer nur das bergseitige Gleis benutzt worden. Wie eh und je gibt das auf den Schrägbahnwagen mitfahrende Personal mittels Signalen über einen Klingeldraht dem Maschinisten an der Bergstation das Signal zur Abfahrt (oder zum Nothalt). An der Ausweiche auf halber Strecke wechselt das Personal stets auf den entgegenkommenden Wagen.

*Aufnebenstehender Karte kann der Ablauf der Marmortransporte sehr schön nachverfolgt werden: Die im Weißwasserbruch (unten rechts) auf 1.567 Metern über dem Meer gebrochenen Blöcke werden zunächst per Seilkran quer über das Tal bis zur Bergstrecke der Schmalspurbahn gebracht. Die Karte zeigt noch die alte Seilbahn zum ehemaligen Endpunkt der Bergstrecke an der sog. „Aufleg“, wo ein mehrgleisiger Bahnhofbestand. Weil dieser Streckenteil durch instabiles Gebirge immer wieder durch Felsabgänge beschädigt wurde, hat man die neue Seilbahn zur Umgehung des Problems zu einem Punkt auf der freien Strecke gebaut, wo die Blöcke nach wie vor auf die Bahn verladen werden (vgl. rote Linie). Die kleinen Züge fahren sodann einige hundert Meter bis zur Bergstation der „Schrägbahn“, einer Standseilbahn, die auf einer Länge von 950 Metern 881 Höhenmeter überwindet. Über diese werden die Waggonen zu Tal gebracht. Von der Talstation, dem sog. „Loch“ (die Karte zeigt hier fälschlicherweise eine zweite Ausweiche) werden die Wagen von der zweiten Lok übernommen und ins Werk gebracht.*





▲ Die zweite Lok in Nahaufnahme im Bereich der Bergstation. Die ehemaligen Akku- bzw. Elektroloks fahren seit 1997 mit Diesel.

Foto: Jonas Harraß



▲ Entlang der Bergstrecke der Schmalspurbahn wandern wir weiter in Richtung Seilbahnstation.

Foto: Michael Hergarten

Nun begann der anstrengende Part der Wanderung. Während die Schrägbahn die Strecke auf direktem Wege zurücklegt, waren uns auf dem sog. Schrägbahnsteig zwar einige Kehren gegönnt, der Höhenunterschied blieb aber der Gleiche. Mit einigen Pausen, u. a. an der kleinen Kirche St. Martin arbeiteten wir uns etappenweise bergan. Unterwegs erläuterte unser Führer u. a. den gefährlichen Transport der Marmorblöcke mit Holzschlitten und Hanfseilen vor dem Bau der Marmorbahn. Aber auch diese ist inzwischen in den Augen von Lasa Marmo nicht mehr der optimale Transportweg, produzieren andere zum Konzern gehörende Brüche durch die Anfahrbarkeit mit Lkw doch deutlich günstiger. Nur die Lage im Nationalpark Stifser Joch konnte bislang eine Umstellung des Transports am Weißwasserbruch verhindern – wie lange dies noch gelingt, ist mehr als fraglich.

Zur Mittagszeit erreichten wir inkl. unserer beiden „Halbschuh-Bergsteiger“

Karl Landskröner und Michael Haubner (O-Ton Haubner: „Das sind Allzweckschuhe von der Tanzveranstaltung bis zum Wintersport...“) wohlverdient die Bergstation der Schrägbahn. Hier wurden sodann mit reichlich Schmachtt die üppig bestückten Lunchpakete geplündert. Auch konnte hier die zweite, auf der Bergstrecke eingesetzte Zugarnitur entdeckt werden. Etwas oberhalb konnte auch ein Blick in das Maschinenhaus mit seiner 6 Meter messenden Seiltrommel geworfen werden.

Von nun an ging es zunächst an und auf den Gleisen der Bergstrecke entlang in Richtung Südosten. Schon nach wenigen hundert Metern war der neue Umschlagplatz zwischen Seilbahn und Schmalspurbahn erreicht. Hier werden die vom Weißwasserbruch auf der anderen Talseite kommenden Marmorblöcke vom Seilgreifer auf die kleinen Waggons umgeladen (vgl. auch Beschreibung der Karte auf S.9). Bis vor etwa 6 Jahren führte die Strecke von hier noch rund 1,5 km weiter bis zum ehemaligen dreigleisigen Endbahnhof an der „Aufleg“, der alten Seilbahnstation. Dieser Streckenteil



▲ Gruppenbild der Wanderfraktion (3 Teilnehmer sind nicht gewandert) vor dem Weißwasserbruch auf 1.567 Metern Höhe.

Foto: Hanna Uller-Reichwaldt



▲ Simeon Langenbahn und Michael Haubner begutachten ein Drehgestell in der Werkstatt der Zillertalbahn.

Foto: Jonas Harraß

ist inzwischen komplett aufgegeben worden, wobei die (teils durch Steinschläge beschädigten Schienen) mit Schotter aufgefüllt wurden um die Trasse auch mit Lkw befahren zu können. Von der alten „Aufleg“ an wurde der Weg nochmal alpin: Auf schmalen Pfad gelangten wir zur „Brüchlerstiege“ in einem engen steilen Stollen, der früher den Arbeitern als Zugang zum Bruch diente, nachdem sie die erste Etappe mit der Schmalspurbahn transportiert worden waren. Über 365 Stufen ging es nun – mit Schutzhelm – steil bergauf bis in den Bereich der alten Seilbahn-Bergstation und der Kantine. Von hier aus waren es nur noch wenige Meter bis zum Eingang zum Marmorbruch, vor dem zum Besuchszeitpunkt ein großes Loch zur Herstellung eines Grubenwasserstollens klaffte. Wer mochte, konnte sich hier als Erinnerung ein Stück eines ca. 6 cm messenden Marmor-Bohrkern mitnehmen – wahlweise in Längen zwischen 2 und 300 cm.



▲ Mittagspause am Bahnhof Jenbach: Dieter Hettler, Michael Haubner, Hanna Uller-Reichwaldt und Franziska Göpfert genießen ihren Kaffee vor der Fahrt zum Achensee.

Foto: Michael Hergarten

Der Ausblick von hier oben machte den Weg des Marmors mit Seilbahn und Schmalspurbahn bis zum Werk im Ort noch einmal gut nachvollziehbar. Wir waren uns absolut einig, dass die gesamte Marmorbahn – sollte sie einmal nicht mehr für den Transport benötigt werden – eine erstklassige Touristenattraktion werden könnte mit Abholung der Gäste vom Bahnhof, Schrägbahn,

Panoramastrecke am Berg und einem attraktiven Endpunkt am oberen Ende der Schlucht „Gurgl“.

Durch diese Schlucht folgte nun der Abstieg. Nicht nur mit Halbschuhen (hallo Karl, hallo Michael...) war diese Strecke eine alpine Herausforderung, die aber allen mächtig Spaß gemacht hat. Belohnt wurden wir in jedem Fall mit tollen Ausblicken von einer ca. 50 m hohen

Brücke auf einen unterhalb gelegenen Wasserfall inmitten einer tief eingeschnittenen Schlucht – Wahnsinn!

### Dieter ist verschwunden!?

Mit vielen schönen Eindrücken erreichten wir gegen 18:15 Uhr wieder den Ort Laas und freuten uns auf ein deftiges Abendessen im Bozener Brauhaus „Batzen“, gemeinsam mit den „Nicht-Wanderern“ Volkhard, Michael (Jörden) und Dieter. Hierzu sei eine Anekdote nicht verschwiegen: Nach dem Frischmachen im Hotel gingen wir in kleinen Grüppchen leicht verstreut in Richtung Brauhaus. Dieter war samt Rollator mit in der Spitzengruppe – kam aber nie am reservierten Tisch an. Große Ratlosigkeit allerorten, Suchtrupps wurden losgeschickt... Wie sich später herausstellte, ist Dieter an einer Abzweigung den falschen Leuten hinterhergegangen, hat, pffiffig wie er ist, seinen Irrtum aber noch rechtzeitig zum Essen bemerkt und seinen Kurs selbstständig korrigiert...

### Auf, zum Achensee!

Am nächsten Morgen hieß es bereits Abschied nehmen vom eigentlich spät-sommerlichen Südtirol. Mit Regionalzügen ging es mit Umstieg am Brenner (gefühl haben wir hier die Grenze beim Umstieg vom Stumpfgleis Süd zum Stumpfgleis Nord zu Fuß überquert...) nach Jenbach. Nachdem das Gepäck in den zahlreichen Schließfächern verstaut war, empfing uns Herr Denoth, Leiter der Dampfzugsparte bei der Zillertalbahn zu einem kurzen Rundgang durch deren Anlagen am Bahnhof Jenbach. Betrieblich waren vor Ort wegen einer Gleisbaustelle mit Schienenersatzverkehr nur einige Verschubfahrten zu beobachten, so wurde z. B. der Dampfzug nach seinem Saisonende in der Vorwoche von einer der ehemaligen RSE-Dieselloks in sein Winterquartier rangiert.

Beim Rundgang durch die Werkstätten und Wagenhallen konnten wir spannende Einblicke in eine moderne Eisen-



▲ Lok 1 „Theodor“ der Achenseebahn beim Wasserfassen in Jenbach. Aktuell ist unsicher, ob die Bahn in ihrer bisherigen Form in die Saison 2019 starten kann. Foto: Jonas Harraß



▲ Bedingungen für die Gewährung von Fördergeldern zur Infrastruktursanierung ist die Erbringung von SPNV. Für derartige Zukunftsszenarien hat die Achenseeabahn gebrauchte Elektrotriebwagen aus der Schweiz beschafft.

Foto: Michael Hergarten

bahnwerkstatt für Schmalspurfahrzeuge gewinnen, in denen neben den modernen Niederflurwaggons auch mehrere betriebsfähige Dampflokotiven untergebracht bzw. z. T. in Aufarbeitung waren. Der Dampfzugbereich ist für die Zillertalbahn ein wichtiges touristisches Zusatzgeschäft neben dem SPNV (der Güterverkehr mit Rollwagen ist leider seit einigen Jahren Geschichte), welches regelmäßig mit einer schwarzen Null abschließt und damit auch für die Zukunft gesichert ist. In beeindruckender Weise restauriert die Werkstatt historische Loks und Waggons, wobei vom Stahlbau über Fahrwerke bis hin zur hölzernen Innenausstattung fast alles selbst erledigt wird. Nicht umsonst wird die Werkstatt inzwischen „Klein Meiningen“ genannt, wie Herr Denoth stolz berichtete.

Nach der Mittagspause stand der Besuch der meterspurigen Achensee-Zahnradbahn auf der anderen Seite des Bahnhofs Jenbach an. Eine starke Zugverspätung aufgrund eines Lokschadens symbolisierte hier den leider beklagenswerten Zustand der kleinen Bahn. Insbesondere die Gleisanlagen

sind dringend sanierungsbedürftig (es gibt mehrere 5 km/h-Langsamfahrstellen). Da die Bahn aber keinen SPNV, sondern nur touristische „Spaßfahrten“ anbietet, erhält sie von Bund und Land keine Fördergelder (mehr) für derartige Sanierungen. Nicht umsonst denkt die Geschäftsführung der Achenseeabahn daher an die Erweiterung des Angebots



▲ Letzter Abend im Schlafwagen auf der Rückfahrt: Guido Schulte hatte die geniale Idee zur Verbindung zweier benachbarter Abteile für einen geselligen Abend.

Foto: Hanna Uller-Reichwaldt

um regelmäßige Nahverkehrsleistungen. Hierzu wurden bereits mehrere gebrauchte Elektrotriebwagen von der Appenzeller Bahn erworben und erste

Studien zur Elektrifizierung und Verlängerung der Strecke bis Pertisau erstellt. Durch die Verlagerung des ÖPNV vom Bus auf den Zug verspricht man sich nicht nur kürzere Fahrzeiten, sondern auch eine Auflösung der regelmäßigen Staus rund um den Achensee. Die Dampffahrten blieben dann nur mehr als touristische Ergänzung. Ob diese Modernisierung gelingt, kann aktuell noch nicht abgeschätzt werden – ohne sie wird die von uns genutzte Fahrt aber mit hoher Wahrscheinlichkeit eine der letzten Fahrten dieser schönen Bahn gewesen sein.

Mit ca. 30 Minuten Verspätung dampften wir am Nachmittag schließlich aus dem Inntal über 420 Höhenmeter empor bis nach Eben, wo die Dampflok an die Zugspitze umgesetzt wurde um über Maurach die letzten Kilometer bis nach Seespitz zu fahren. Zu unserer Überraschung hat unser Anschlusschiff nach Pertisau dort tatsächlich auf uns Umsteiger gewartet! Der Käpt'n zeigte dann aber auch, was sein Dampfer drauf hatte: Mit einer Halbierung der planmäßigen Fahrzeit erreichten wir unser Ziel in nur 7 Minuten, so dass dort zumindest noch etwas Zeit für eine schnelle Tasse Kaffee bleibt. Per Linienbus ging es zurück nach Jenbach, wo wir diesen letzten Abend in einem Restaurant mit angeschlossenem Whisky-Museum verbrachten.

Ein Highlight folgte dann noch vor dem Zubettgehen im Schlafwagen: Guido hatte die geniale Idee, zwei Abteile durch Wegfallen einer Trennwand zu einer „Suite“ zu verbinden. So fanden wir alle Platz in den beiden Abteilen um unsere Piccoli und Brezeln aus dem ÖBB-Willkommens-„Sacker!“ gemeinschaftlich zu verzehren und den Abend gemütlich ausklingen zu lassen. Wie man so hört, haben auf der Rückfahrt dann (fast) alle richtig gut geschlafen...

An dieser Stelle nochmal ein herzliches Dankeschön an alle, die mitgefahren sind! Ihr ward eine tolle Truppe!

Michael Hergarten



## Einfahrtsignal für den Bahnhof Brohl

▲ Im August 1969 steht das Einfahrtsignal mit seinem typischen Gitter-Flügel noch vor der Einfahrt zum Bahnhof Brohl. Foto: IBS-Archiv

Wie vielen Mitgliedern bekannt ist, hatte unser Bahnhof Brohl BE noch bis Ende der 1970er Jahre aus Richtung Burgbrohl ein Einfahrtsignal. Zur Vereinfachung des Betriebs ist dieses später abgebaut worden.

Neue betriebliche Anforderungen erfordern nun eine Absicherung von Rangierfahrten im Bahnhof wenn zeitgleich im Einzugbetrieb ein Zug auf der Strecke unterwegs ist. Dies wird bislang gemäß SbV (Sammlung betrieblicher Vorschriften) durch das Aufstellen einer Sh2-Scheibe geregelt. Diskutiert wurde in den vergangenen Monaten daher die Wiederaufstellung eines Einfahrtsignals und dessen Ansteuerung.

In der Zwischenzeit wurde entschieden, dass das Einfahrtsignal von der Strecke in den Bahnhof wieder aufgestellt werden soll. Dafür wurde vom Rheinischen Industriebahnmuseum in Köln ein zweiflügeliges Hauptsignal erworben. Dieses wurde direkt zum Feldbahnmuseum Oekoven gebracht. Dort soll es für uns aufgearbeitet werden. Der zugehörige Fundamentkorb wird von Markus Mandelartz konstruiert. Der dafür erforderliche Stahl wurde gekauft, lagert nun bei uns und wartet auf den Zusammenbau. Der Antrieb wurde durch uns gereinigt und ist funktionstüchtig.

Ein Zeitpunkt zur Aufstellung des Signals steht noch nicht fest.

Michael Haubner

► Der Antrieb für das vorgesehene Einfahrtsignal liegt zur Reinigung bereit.

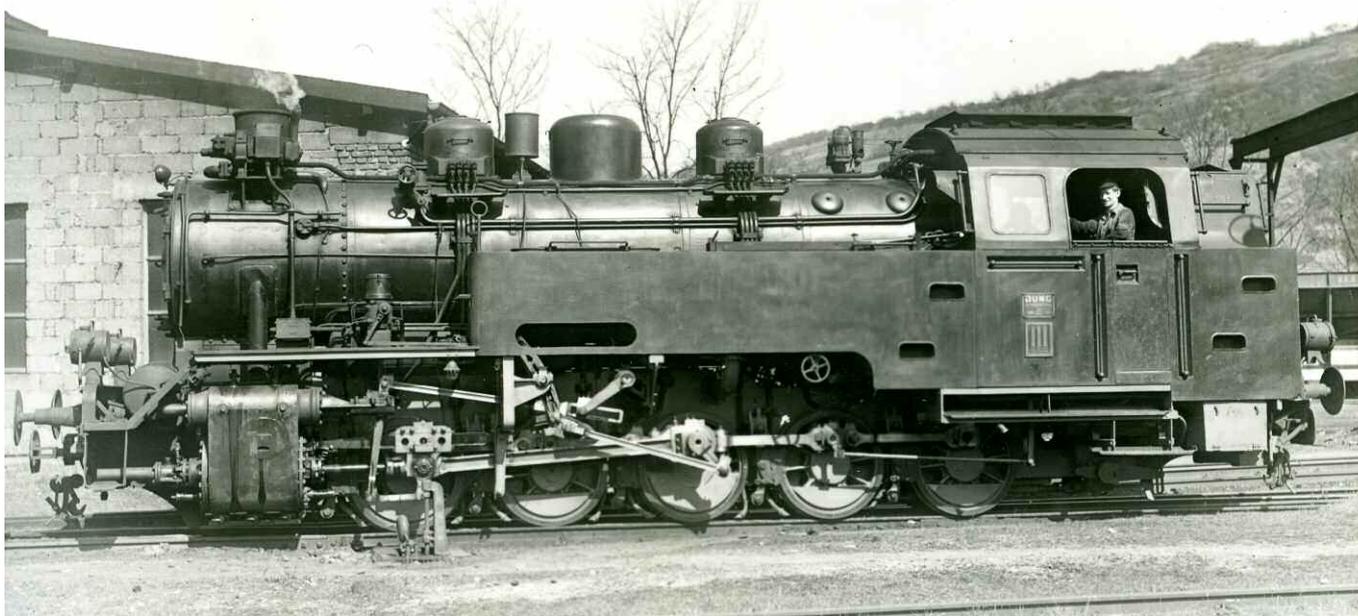
Foto: Michael Haubner



▲ Um die Drahtzüge zwischen der Hebelbank im Bahnhofsgebäude und dem Signal sowie den Weichen stets gespannt zu halten, war auch ein entsprechendes Spannwerk vorhanden.

Foto: IBS-Archiv





## Lok III: Die modernste Dampflokomotive im Brohltal

▲ Schönes Seitenportrait von Lok III in Brohl, aufgenommen durch Carl Bellingrodt. Slg. Gerd Wolff

Von 1957 bis 1967 verfügte die Brohltalbahn über eine hochmoderne, erst 1951 von Arnold Jung, Jungenthal bei Kirchen (Sieg) unter der Fabriknummer 11 502 gebaute Tenderlokomotive. Die sehr leistungsfähige Heißdampfmaschine mit fünf gekuppelten Achsen war ursprünglich an die Nassauische Kleinbahn AG in Nastätten als deren Nr. 15 geliefert worden.

Ähnlich wie die Brohltalbahn (BEG) bestanden auch bei der Nassauischen Kleinbahn AG (NK) anspruchsvolle Streckenverhältnisse mit drei Steilrampen. In der Aufbruchzeit nach dem Zweiten Weltkrieg leistete sich die Kleinbahn das modernste „Pferd“ auf westdeutschen Schmalspurgleisen. Nach ihr folgte in der Bundesrepublik keine weitere Meterspurlokomotive dieser Größe und Leistung mehr. Die NK hatte schwere Kalksteinzüge zu befördern, und die neue Maschine sollte diese Aufgabe bewältigen. Mit ihren beiden Beugnot-Lenkgestellen schien sie für die engen Kurvenradien hervor-

► Fotos rechts: Lok III am 20. Januar 1961 in Brohl Umladebahnhof. Fotos: Gerd Wolff



ragend geeignet, aber es kam anders. Sehr schnell erwies sich die Lok trotz einer Achslast von nur 10 Tonnen als viel zu schwer für die abgefahrenen Gleise der NK. Die Konsequenz: Sie stand meistens im extra für diese Maschine verlängerten Lokschuppen in Nastätten abgestellt. Von ihrer Abnahme am 28. Februar 1952 bis zu ihrem Wechsel zur Brohltalbahn am 05. April 1957 war sie insgesamt 866 Tage, also fast zweieinhalb Jahre und damit die Hälfte ihrer Tage bei der NK, kalt abgestellt. Die in sie gesetzten Erwartungen, nämlich die Beförderungskosten für die Güterzüge zu senken, erfüllte sie nicht.



▲ Seltene Farbaufnahme von Lok III am 25. März 1965 in Brohl Pbf.

Foto: Slg. Christoph Weinkopf



▲ Auch Lok III verfügte über versetzt angeordnete Zug- und Stoßvorrichtungen für Schmal- und Normalspurfahrzeuge. Im Brohler Gbfrangiert sie auf dem Dreischienengleis Normalspurwagen.  
Foto: Gerd Leimbach, Bildarchiv VDVA



▲ Mächtiger Qualm vor langem Leerzug: Lok III kocht Dampf vor der Bergfahrt.  
Foto: Franz Konrad von der Berswordt

Da traf es sich gut, als Mitarbeiter der Brohltalbahn in Nastätten zu Gast waren, um einige Kübelaufsätze für Güterwagen von der NK zu kaufen. Sie entdeckten ganz hinten im Schuppen die arbeitslose Neubaulok. Und das, wo im Brohltal genau eine solche Maschine benötigt wurde. Denn die Brohltalbahn hatte für die Steilstrecke Oberzissen – Engeln nur zwei geeignete Triebfahrzeuge: Lok I, ein zuverlässiger Krauss-Fünfkuppler aus dem Jahr 1930 sowie Lok II, eine schwere Hanomag-Mallet der Bauart C'Ch4vt von 1928, die als schleuderanfällig und vor allem als wahrer „Kohlefresser“ galt (sie konnte pro Streckenkilometer 14,8 Kilo Steinkohle „verdrücken“, kam also mit ihrem Vorrat von 1,2 t gerade mal 80 km weit). Ihre aktive Zeit endete im Sommer 1957 nach Übernahme der fast neuen NK-Lok, die im Brohltal unter der Nummer III in Dienst gestellt wurde. Die Nastätterer trennten sich von ihrem Prachtstück umso lieber, als sie parallel im Jahr 1957 einen großen Teil ihres Streckennetzes stilllegten und für den Restbetrieb auf Altloks setzen konnten. Glückliche Umstände also, die die Jung-Lok ins Brohltal brachten.

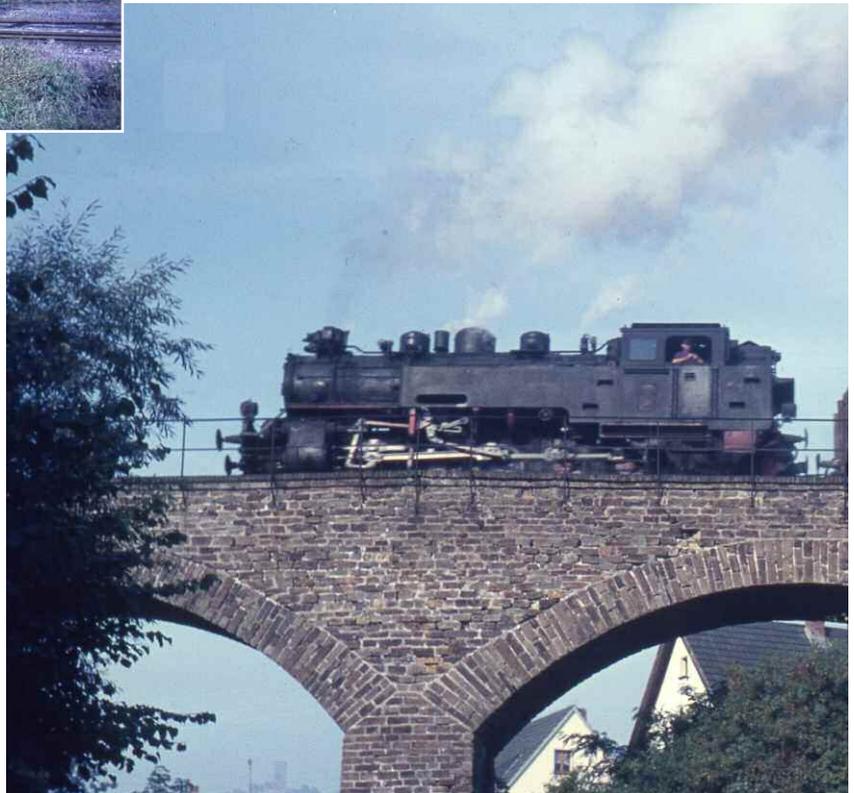
Ihre Aufgabe bestand in der Beförderung der durchgehenden Züge von Brohl über die Steilstrecke bis auf die Eifelhöhe nach Kempenich, und bald war klar, dass man einen guten Griff getätigt hatte. Die Maschine galt als sparsam, wie sich der 2017 verstorbene Karl Nett, lang-

▼ Die Farbbilder aus der letzten Einsatzzeit verdanken wir Hans-Josef-Merzbach, sie entstanden im September und Oktober 1965, kurz vor dem Ende der aktiven Zeit von Lok III. Lok III rangiert hier in Weiler. Die BMW-Seitenwagenmaschine gehört dem Fotografen.  
Foto: Hans-Josef Merzbach



jähriger „Meister“ auf der III, erinnerte. Die Lok gab sich mit 12,2 km Kilo pro Kilometer, später sogar mit nur 11 Kilo zufrieden. Keineswegs sei sie ein überschwerer „Schienenkiller“ gewesen. Konstruktiv war die III eine Weiterentwicklung der Lok I und repräsentierte den technischen Fortschritt im Lokomotivbau.

Dergestalt war Lok III fortan im Wechsel mit Lok I auf der Gesamtstrecke der BEG zu finden, und zwar genau für 10 Jahre. 1964 schied Lok 12<sup>sm</sup> aus, während die Maschinen I, III und IV den Plandienst versahen und die 11<sup>sm</sup> als Reserve fungierte. Im November 1965 kamen die ersten beiden Dieselloks D1 und D2 ins Brohltal. Damit war das Dampfende eingeläutet. Lok III blieb buchmäßig noch bis Oktober 1966 im Einsatzbestand (letzter Einsatz im Dezember 1965) und wurde dann mit



▲ Lok III auf dem Oberzissener Viadukt, im Hintergrund unter dem linken Brückenbogen erkennt man den Turm von Burg Olbrück.

Foto: Hans-Josef Merzbach

◀ Kessel voraus geht es die Steilstrecke bergan.

Foto: Hans-Josef Merzbach





▲ Der beladene Zug kehrt anschließend in Richtung Rheintal zurück, hier zwischen Niederzissen und Weiler. Wieder ist es das Motorrad, das die Zugverfolgung ermöglichte.

Foto: Hans-Josef Merzbach

Ablauf der Kesselfrist abgemeldet. Mit Indienststellung der dritten Diesellok D3 im Jahr 1967 erkalteten die Kessel der restlichen Dampfzöusser, auf die nur noch die Schrottpresse wartete. Im Falle der Lok III war das besonders tragisch,

Ein Dankeschön für die Bildbeiträge geht an Franz-Konrad von der Berswordt, Hans-Josef Merzbach, Axel Reuther, Christoph Weinkopf und Gerd Wolff.

Volkhard Stern

### Fa. Jung, Jungenthal:

#### Technische Beschreibung der Eh2 Heißdampf-Tenderlokomotive der Nassauischen Kleinbahn AG

(Slg. Gerd Wolff)

Vor eine bemerkenswerte Aufgabe sah sich die Firma Arn. Jung, Lokomotivfabrik gmbH, Jungenthal bei Kirchen (Sieg), gestellt, als ihr die Lieferung einer Dampflokomotive für das folgende Leistungsprogramm übertragen wurde.

Auf einer Eisenbahnstrecke mit 1.000 mm Spur und von etwa 48 km Länge und Steigungen in beiden Richtungen bis zu 36 Promille, wobei die Steigungen etwa 80% der Bahnstrecke ausmachen, sind in einer Richtung etwa 250 t, in der anderen Richtung etwa 170 t Anhängelast mit 15-45 km/h Geschwindigkeit zu befördern, wobei noch Kurven bis herunter zu 60 m zu befahren sind. Gelöst wurde diese Aufgabe durch eine E-gekuppelte Heißdampf-Tenderlokomotive mit folgenden Hauptabmessungen:

Zylinderdurchmesser	500 mm
Kolbenhub	450 mm
Raddurchmesser	1.000 mm
Achsstand gesamt	4.800 mm
Dampfdruck	16 atü
Rostfläche	1,83 m <sup>2</sup>
Heizfläche	77,27 m <sup>2</sup>
Heizfläche Überhitzer	34,3 m <sup>2</sup>
Wasservorrat	6 m <sup>3</sup>
Kohlenvorrat	2 t
Zugkraft bei 0,75 p	13.600 kg
Dienstgewicht	ca. 50 t



Lok III ist mit dem Güterzug in Brohl Pbf angekommen, die Lok hat bereits zur Weiterfahrt in den Rheinhafen umgesetzt.

Foto: Hans-Josef Merzbach.

Die Notwendigkeit, Bögen von 60 m Halbmesser auf der kurvenreichen Strecke zu durchfahren, stellte besondere Anforderungen an die Ausbildung des Laufwerks. Die Lokomotive wurde daher mit zwei Beugnot-Gestellen ausgerüstet, bei denen die erste und die zweite sowie die vierte und die fünfte Achse seitenverschieblich gelagert und durch deichselartige Hebel miteinander verbunden wurden. Die Hebel sind auf Drehzapfen, die fest mit dem Lokomotivrahmen verbunden sind, gelagert und können sich daher in den Gleisbögen frei einstellen. Die dritte Achse, die Treibachse, hat geschwächte Spurkränze erhalten und ist im Rahmen fest gelagert. Diese Achsanordnung ergibt nicht nur eine vollkommen zwanglose Einstellung in den Gleisbögen, sondern auch ein allmähliches Ablenken der Lokomotive in die neue Fahrtrichtung beim Ein- und Ausfahren aus den Bögen, wodurch ein sehr ruhiger Lauf gewährleistet ist.

Um eine vorzeitige Abnutzung der Spurkränze der Räder in den Gleisbögen zu vermeiden, erhielten die erste und die letzte Achse eine Spurkranzschmierung.

Durch die Forderung, verhältnismäßig schwere Züge auf den starken Steigungen zu befördern, war die Verwendung eines sehr leistungsfähigen Kessels notwendig. Der Langkessel erhielt einen Durchmesser von 1.300 mm und eine Länge zwischen den Rohrwänden von 4.000 mm. Hierdurch ergab sich die Möglichkeit, 70 Heizrohre von 44,5 mm Durchmesser und 26 Rauchrohre von 118 mm Durchmesser einzubauen. Die Rauchrohre dienen zur Aufnahme des Überhitzers. Die ganze geschweißte kupferne Feuerbüchse mit einer Länge von 1.020 mm und einer Breite von 1.128 mm ermöglichte die Unterbringung eines verhältnismäßig großen Rostes von 1,83 m<sup>2</sup>. Der Rost ist nach vorne im Verhältnis 1:10,5 geneigt, wodurch seine Beschickung erleichtert wird. Um auch die Reinigung des Rostes zu erleichtern, wurde sein mittlerer Teil als Kipprost ausgebildet.

Außer den durch das Gesetz vorgeschriebenen Ausrüstungsteilen wurde der Kessel mit einem Gestra-Abschlammventil versehen, das zur Entfernung des Kesselschlammes dient.

Um den großen leistungsfähigen Kessel unterbringen zu können, musste der Rahmen der Lokomotive leicht gebaut werden, ohne seine Steifigkeit dadurch zu beeinträchtigen. Der Rahmen wurde daher vollkommen geschweißt, wobei der vordere Teil durch eingeschweißte Bleche als Wasserkasten ausgebildet wurde. Für die Befestigung der Zylinder sind kräftige Blechplatten auf die Rahmenwangen aufgeschweißt und sauber bearbeitet.

Die Tragfedern der zwei vorderen Achsen und der drei hinteren Achsen sind je durch Längsausgleichhebel miteinander verbunden. Dadurch erhielt die Lokomotive eine Abstützung in vier Punkten und eine gute Anpassungsfähigkeit der Achsen an die Unebenheiten des Geleises.

Da die beiden vorderen und die beiden hinteren Achsen seitenverschieblich ausgeführt wurden, mussten die Kuppelstangen schwenkbar gelagert werden. Die Stangenlager der Kuppelzapfen der ersten und letzten Achse erhielten kein Seitenspiel, während die Lager der Kuppelzapfen der zweiten und vierten Achse Seitenspiel erhielten. Die Lager wurden als Walzenlager schwenkbar um die lotrechte Achse in den Stangen eingepasst und die Verbindung der Stangen mit den Kuppelstangenlagern an den Treibzapfen erhielten Gelenke mit lotrechten Zapfen.

Wegen der vielen Streckenabschnitte mit starkem Gefälle musste die Lokomotivbremse besonders zuverlässig ausgebildet werden. Es kam daher eine Druckluftbremse zur Verwendung, wobei sämtliche Räder abgebremst werden. Es musste auch für eine gute Leerlaufeinrichtung bei den Dampfzylindern gesorgt werden. Die Kolbenschieber wurden daher als Müllerschieber, die selbsttätig für einen guten Druckausgleich sorgen, ausgebildet.

Wegen der hohen Beanspruchungen, denen die Lokomotive ausgesetzt ist, sind alle ihre Teile, vornehmlich die Achs- und Stangenlager, besonders reichlich bemessen.

Zur Vervollständigung des Bildes sei noch erwähnt, daß die Lokomotive eine elektrische Beleuchtung erhalten hat, die auch für die Zugbeleuchtung ausreichend bemessen wurde.

Für den Lokomotivfachmann wie auch für den Liebhaber der Lokomotivgeschichte wird es sehr interessant sein, dass eine solche schmalspurige Lokomotive der beschriebenen Leistung und Größe unter der großen Zahl der bisher gebauten Dampflokomotiven noch nicht zu finden war.



## Stationen & Ausflüge

### Teil 6: Burgbrohl

▲ *Bahnofs-Idylle: Burgbrohl verfügt über das schönste Bahnhofsgelände im Brohltal. Im Erdgeschoss ist eine gemütliche Gaststätte untergebracht.*

*Foto: Michael Hergarten*

Der Bahnhof Burgbrohl markiert das vorläufige Ende des landschaftlich besonders attraktiven Streckenabschnitts von Brohl über Bad Tönisstein bis in die größte der Brohltal-Gemeinden. Ein attraktives Bahnhofsgelände mit Fachwerkturm in einer idyllischen Umgebung empfängt uns beim Ausstieg aus dem „Vulkan-Express“.

Seit Anfang 2018 ist die im Erdgeschoss untergebrachte Gaststätte mit neuem Pächter wieder in Betrieb. Aktuell immer freitags abends sowie ganztägig an den Wochenenden (Samstag ab 14 Uhr) bekoht das Team um Kerstin Dahm die Gäste, die im gemütlichen Gastraum und im Sommer auf der einladenden Terrasse direkt am Gleis Platz nehmen können. In der Adventszeit

(09./10. Dezember) wurde rund um den Bahnhof sogar ein Weihnachtsmarkt angeboten.

Spazieren wir doch nach einer Stärkung einmal durch den Ort. Gleich gegenüber des Bahnhofsgeländes treffen wir auf einen Wegweiser zum „Vulkan- und Panoramaweg“. Der 2017 eingeweihte Rundwanderweg führt auf seiner 15 km langen Runde einmal rund um das Gemeindegebiet, u. a. entlang der Trasshöhlen bei Bad Tönisstein steil aufwärts zu einem eindrucksvollen Aussichtspunkt oberhalb des Tönissteiner Viadukts. Auch ein Weinberg taucht kurz darauf am Wegesrand auf! Für nähere Details zu diesem uneingeschränkt zu empfehlenden Wanderweg sei an dieser Stelle auf S. 20 in Ausgabe 1/2017 verwiesen.

Wir folgen dem Weg unterhalb der evangelischen Kirche nach rechts in Richtung Ortsmitte. Hinter den Werksanlagen der Rhodius Mineralquellen gelangen wir schon bald zu einem kleinen Geysir: Wild sprudelnd quillt hier mit Kohlensäure versetztes Mineralwasser unterhalb einer Metallpyramide ans Tageslicht. Geschmacklich ähnelt es dem Wasser aus dem Oberzissener Sauerbrunnen – die Kunst in Burgbrohl ist allerdings, von der Quelle zu trinken ohne selbst klatschnass zu werden. Probieren Sie es aus! Gelegentlich ist die Quelle mitten in der sog. „Brohltalau Ost“, einem vor wenigen Jahren neugestalteten Gelände im Ortskern. Hier locken Ruhebänke auf beiden Seiten des Brohltals und vor allem ein für Kinder attraktiver Wasserspielplatz.

Weiter folgt der Weg unterhalb der katholischen Kirche entlang in Richtung Josefsplatz, dem faktischen Ortsmittelpunkt. Hier gibt es einige Läden und Imbissmöglichkeiten und stündliche Busverbindungen zurück nach Brohl oder weiter in Richtung Bad Neuenahr. Steil bergauf gehen wir die Burgstraße hinauf zum Schloss Burgbrohl mit seiner gehobenen Gastronomie und dem legeren großen Biergarten mit Blick über den Ort. Das Schloss wird heute neben der Gastronomie auch für ein Hotel genutzt – auf dem Vorplatz findet an allen Adventswochenenden immer ein beliebter Weihnachtsmarkt statt. Ein Besuch lohnt sich!

Zwei weitere Highlight der Gemeinde sind auf der anderen Talseite zu finden: Direkt am Gleis der Brohltalbahn finden Sie in der Wilhelm-Bell-Straße rechts vor dem Bahnübergang den Kahlenbergerhof, der sich auf den Anbau von Äpfeln spezialisiert hat. Immer am ersten Oktober-Wochenende finden hier die Apfelprobier-tage im Rahmen eines einzigartigen Scheunenfestes statt! Zwischen Strohballen kann in gemütlicher Atmosphäre alles probiert werden, was die Äpfel hergeben.

Wenn Sie den Bahnübergang überqueren gelangen Sie wenige Meter weiter zur einzigartigen Kaiserhalle. Die 1896 eröffnete Kuppelkonstruktion ist bis heute die einzige Trassbetonhalle der Welt. Sie verfügt über eine beispiellose Akustik, die den Einsatz von Mikrofonen meist überflüssig macht. Seit einigen Jahren befindet sich die Halle in der Sanierung, so dass diese nun zeitnah wieder für Veranstaltungen zur Verfügung steht.



▲ Brohltalauwe Ost: Die Brohltalauwe Ost befindet sich direkt im Ortskern und bietet mit Mineralwasserquelle, Wasserspielplatz, Bolzplatz und Ruhebereichen einen spannenden Mix aus Ruhe und Aktivität. Foto: Michael Hergarten



Von hier aus ist es über die Lindenstraße nur noch ein Katzensprung zurück zum Bahnhof. Wie Sie sehen, lohnt sich ein Zwischenstopp in Burgbrohl ganz speziell auch zur Weihnachtszeit! Steigen Sie doch z. B. bei den Nikolausfahrten einmal aus und setzen die Rückfahrt mit dem nächsten Zug fort!

Diese und weitere Tipps finden Sie auch auf unserer Homepage in der Rubrik „Stationen & Ausflüge“.

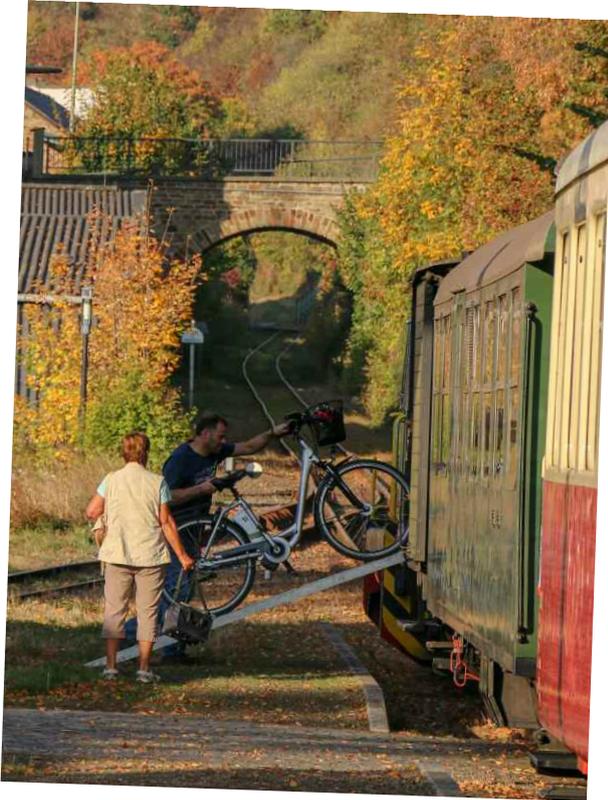
Michael Hergarten

◀ Kahlenbergerhof: Direkt unterhalb der Kaiserhalle liegt der Kahlenbergerhof, wo jährlich Anfang Oktober das beliebte Scheunenfest stattfindet. Im Hintergrund ist das Schloss Burgbrohl zu erkennen.

Foto: Michael Hergarten

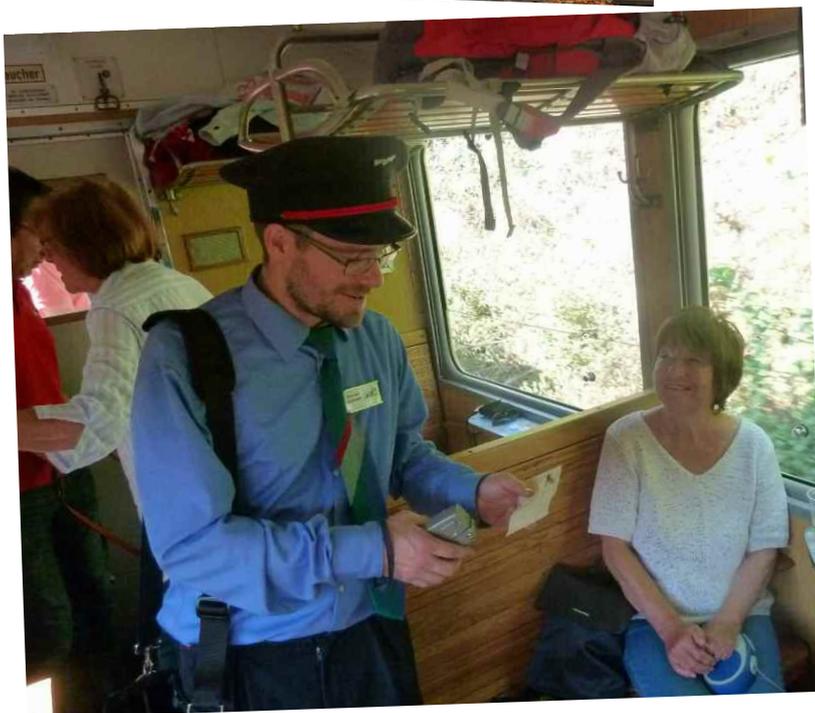
# Impressionen „Mensch & Maschine“

Viel zu selten dokumentieren wir im Alltagsgeschäft den Einsatz unserer Aktiven in den vielfältigen Gewerken. Schön, wenn wir ab und an auch von Fahrgästen entsprechende Fotos zugeschickt bekommen.



▲ Jonas Harraß beobachtete im September 2018 den Verkehr im Brohler Umladebahnhof. Die Loks D1 und D2 haben soeben einen Containerzug von Brenk nach Brohl gebracht.

◀ Lokführer Marco Petry kümmert sich am 16. Oktober 2018 im Bahnhof Burgbrohl um die Verladung eines Fahrrades im Gepäckwagen.  
Foto: Ulrich Clees



▲ Stete Infrastrukturpflege tut Not: Frank Muth stopft am gleichen Tag mit einer Handstopfmaschine den Schotter im Bereich der Weiche 8 im Bahnhof Brohl BE.

Foto: Ulrich Clees

◀ „Die Fahrkarten bitte“ – Zugführer Michael Hergarten ist am 01. September 2018 sichtlich gut gelaunt im „Vulkan-Express“ unterwegs.  
Foto: Norbert Rehner



◀ ▲ Der bereits im vergangenen Jahr verlegte Boden der alten Wagenhalle hat Mitte Oktober durch Jörg Reichwaldt und Michael Haubner seinen finalen Schutzanstrich erhalten.

Foto: Michael Haubner



▲ Am 27. September 2019 war die Regio-bahn aus Mettmann mit einer V100 auf der Brohler Hafenbahn zu Gast. Alljährlich lädt Geschäftsführer Stefan Kunig (gleichzeitig unser stv. EBL) Kunden und Geschäftspartner zu einer Fahrt ins Blaue ein. Ziel war in diesem Jahr der Biergarten in den Brohler Rheinanlagen.

Foto: Michael Haubner



▲ Lokführer Ralf Merten posiert im Rahmen einer Sonderfahrt vor Lok 11<sup>sm</sup> im Umladebahnhof.

Foto: Michael Haubner

◀ Während der Wendezeit am Bahnhof Engeln verlangt Diesellok D 2 etwas Pflege: Marco Petry gönnt ihr das verdiente Tröpfchen Öl.

Foto: Ulrich Clees

# Mein Wunschzettel

Verstärkte Bemühungen um Mitgliederanwerbung für die IBS

Streckenerweiterung bis Weibern um einen attraktiveren Endpunkt zu erreichen

Wohnmobilstellplatz am Bahnhof Brohl mit Strom und Sanitärgebäude

In der letzten Ausgabe der „Brohltalbahn“ haben wir Sie nach Ihren Wünschen & Visionen rund um die Brohltalbahn gefragt. Etliche Zuschriften haben die Redaktion erreicht. Wie versprochen, sollen die vorgetragenen Wünsche veröffentlicht werden, wobei Mehrfachnennungen zusammengefasst worden sind. Mögen möglichst viele davon in Erfüllung gehen!

Die drei verlosteten Tassen mit „11<sup>sm</sup>“-Motiv gehen an unsere Mitglieder Harald Hoffmann, Thomas Lingen und Günter Voeller.

Michael Hergarten

Aufwertung der Bahnhöfe Niederzissen und Oberzissen um nebenbahntypisches Flair, ähnlich Burgbrohl

Einen echten Speisewagen

Rückkauf der D4 aus der Schweiz

Kauf der D3 durch die IBS und anschließende Wiederinbetriebnahme

Verdichteter Fahrplan (ggf. mit Triebwagen) um ein Angebot für Wanderer zu schaffen.

Höhere Fahrgeschwindigkeit

Verlängerung der Strecke über Engeln hinaus

Eine Wagenhalle zum geschützten Unterstellen der Fahrzeuge

Mehr Güterverkehr im Brohltal

Kurzfristige Wiederinbetriebnahme der D5

Geschütztes Unterstellen der Normalspurfahrzeuge im Umladebahnhof

Inbetriebnahme der 2. (portugiesischen) Mallet

Bahnsteige für die Stationen Niederzissen, Oberzissen, Brenk und Weiler

Reaktivierung des SPNV auf der Talstrecke als zusätzliches Standbein

Bahnerlebnispfad von Kempenich entlang der gesamten Strecke bis Brohl

Wiederinbetriebnahme des VT30

# Der "fliegende" Eisenbahner

Bekanntlich stellte die BEG ihren regulären Schienenpersonenverkehr mit Ablauf des 30. Septembers 1961 ein. Die Fahrkartenausgaben der Streckenbahnhöfe blieben aber auch in der Zeit danach vorläufig weiter geöffnet. Man konnte (Omnibus-)Fahrscheine für das BEG-Netz, aber auch Bahntickets im Wechselverkehr mit der DB erwerben, Gepäck- und Expressgut aufgeben und Auskünfte einholen. Das änderte sich zum 01. Juli 1964.

Wie das Schreiben der Betriebsleitung vom 10. Juni 1964 darlegt, wurden die Fahrkartenausgaben entlang der Strecke geschlossen. Zweifelsohne handelte es sich um eine Rationalisierungsmaßnahme. Löhne und Gehälter der Mitarbeiter stiegen regelmäßig an, was dazu führte, dass man Personal einsparen musste. Vermutlich hatte auch die Nachfrage nach den o. a. Dienstleistungen nach Aufgabe des Reisezugverkehrs nachgelassen. Was blieb, waren die Stück- und Expressgutkunden der Bahn. Für die Annahme und Ausgabe der Frachtstücke sollte es auch weiterhin einen Vor-Ort-Service geben. Wie der aussah, schildert das Schreiben.

Eine geschickte Zeitplanung ermöglichte es, dass ein einziger Bediensteter diese Aufgabe wahrnahm. Er pendelte, beginnend um 10 Uhr in Burgbrohl, von Station zu Station und nahm werktäglich (einschließlich an Samstagen) für eine genau festgelegte Zeit die Frachtabfertigung wahr. Die Öffnungszeiten beliefen sich auf einen Zeitraum zwischen einer

Viertelstunde und einer vollen Stunde. Dazwischen waren für den "fliegenden Eisenbahner" jeweils 15 Minuten als Fahrtzeit von Bahnhof zu Bahnhof vorgesehen, vermutlich mit einem Pkw oder Transporter. Ein interessantes Konzept, das offenbar eine Zeit lang den Ansprüchen genügte. Die erwähn-

ten Schalterstunden endeten offenbar im Juni 1970 mit der endgültigen Verlagerung des Stückgutverkehrs von der Schiene auf bahneigene Lkw, verbunden mit der unmittelbaren Haus-zu-Haus-Belieferung der Kunden.

Volkhard Stern

*Werkstätte*

Brohltal-Eisenbahn  
Brohl/Rhein

Brohl/Rh., den 10.6.1964

an alle *Mappe A.*  
Dienststellen und *J*  
Omnibusfahrer

Betr.: Abfertigung von Personen, Gepäck, Expressgut, Frachtstückgut und Wagenladungen ab 1. Juli 1964.

Zum 1. Juli 1964 werden die Fahrkartenausgaben im Bereich unserer Bahn aufgehoben. Der Verkauf sämtlicher Fahrkarten wird in die Omnibusse verlegt. Fahrkarten im Wechselverkehr mit der Deutschen Bundesbahn werden nicht mehr ausgegeben. Gleichzeitig wird auch der Gepäckverkehr aufgehoben. Die Reisenden haben Gelegenheit, ihre Gepäckstücke in den Omnibussen als Schnellgut gemäss Ziffer 9 des Omnibustarifs aufzuliefern. (Veröffentlicht im TVA 863/1964)

Vom gleichen Zeitpunkt an wird die Abfertigung von Expressgut, Frachtgut und Wagenladungen für den Bereich unserer gesamten Strecke zentral auf BE Brohl/Brohlt vorgenommen. Die übrigen Bahnhöfe sind nur noch zur Annahme und Ausgabe der Güter an folgenden Zeiten besetzt:

	montags bis freitags	samstags
Burgbrohl	von 10.00 bis 11.00 Uhr	10.00 - 10.30
Weiler	" 11.15 " 11.45 "	10.45 - 11.00
Niederzissen	" 12.00 " 13.00 "	11.15 - 11.45
Oberzissen	" 13.15 " 13.45 "	12.00 - 12.15
Weibern	" 14.15 " 14.45 "	12.30 - 12.45
Kempenich	von 15.00 bis 16.00 Uhr	13.00 - 13.15

Zusatz für die Bahnhöfe

Vir fügen diesem Schreiben die vorläufigen Richtlinien für die Abwicklung des Verkehrsdienstes ab 1. Juli 1964 bei und bitten um Beachtung.

*Stefan H. ...*



## Vor 30 Jahren: Wagen 7 für den „Vulkan-Expresß“

▲ Diesellok D 3 überquert mit dem mittels Stange gekuppelten Wagen 7 die DB-Gleise auf der Fahrt in den Umladebahnhof. Der Wagen hatte zu diesem Zeitpunkt noch keine Zug- und Stoßvorrichtungen der Brohltalbahn.

Im Jahr 1988 feierte die IBS das erste große Bahnfest im Brohltal. Hierzu hatten wir mit der von der IHS ausgeliehenen Lok 21 auch erstmals wieder eine Dampflokomotive im Einsatz. Wenige Wochen zuvor hat der Wagen 7 der Bayerischen Zugspitzbahn die Brohler Gleise erreicht und verstärkte ab Herbst 1988 unseren Fuhrpark. Bis zu seiner vorläufigen (?) Abstellung 2006 hat der Wagen seine originale Lackierung in blau / weiß behalten. Erst mit der Aufstellung als Werbeträger im Hafen wurde er in die rot / beige Farbgebung des „Vulkan-Expresß“ umlackiert.

Die Fotos zeigen den Wagen am 27. September 1988 auf einer Fahrt mit der D 3 vom Personenbahnhof in den Umladebahnhof. Anlass der Fahrt war, den Wagen dort mit dem für die Entladung der Dampflokomotive bestellten Kran um 180° zu drehen.

Volkhard Stern



▲ Kurz darauf begegnet die Fuhre am Ende der Brückenrampe einem von einer S-Bahn 111 geführten Nahverkehrszug in Richtung Koblenz.

Fotos: Volkhard Stern

► Die Nikolausfahrten haben inzwischen eine lange Tradition bei der Brohltalbahn. So war auch vor genau 10 Jahren, am 07. Dezember 2008 ein Nikolauszug im Brohltal unterwegs. Mangels betriebsfähiger Dampflokomotive, wurden die Züge über mehrere Jahre mit unseren Dieselloks oder dem Triebwagen VT 30 bespannt. Hier ist ein solcher Zug zwischen Niederzissen und Weiler zu sehen.

Foto: Volkhard Stern



# Aktiven-Grillfest am Bahnhof Burgbrohl

Nicht nur arbeiten, sondern auch feiern – dieses Motto haben sich IBS-Vorstand und die Geschäftsführung unserer Betriebs-GmbH auch in diesem Jahr zu Herzen genommen und sich mit einem Grillfest für die vielen, teils ehrenamtlich erbrachten Arbeitsstunden rund um die Brohltalbahn bedankt.

Damit auch wirklich jeder mitfeiern konnte und nicht etwa selbst am Grill stehen musste, haben wir als Treffpunkt die gemütliche Bahnhofsgaststätte in Burgbrohl mit ihrem einladenden Biergarten direkt am Gleis ausgewählt. Unser 1. Vorsitzender, Stephan Pauly, und Geschäftsführer Stefan Raab freuten sich über das Erscheinen von rund 30 Aktiven, die die Gelegenheit zu einem geselligen Beisammensein abseits der zahlreichen zu erledigenden Arbeiten nutzen wollten.

Gaststättenpächterin Kerstin Dahm servierte bei angenehm sommerlichen Temperaturen am Abend des 14. September 2018 ein reichhaltiges und ausgewo-



▲ Stephan Pauly und Stefan Raab konnten zahlreiche Aktive zum Grillfest am Bahnhof Burgbrohl begrüßen.  
Foto: Volkhard Stern

genes Grillbuffet mit einer großen Salat- auswahl direkt am Gleis. Zeitweise waren alle Tische des kleinen Biergartens voll belegt, so dass noch Stühle aus dem Innenraum hinzugenommen werden mussten. In vielen unterhaltsamen Gesprächen amüsierten sich die Aktiven aus allen Arbeitskreisen teils noch bis zum späten Abend.

Besonderer Ehrengast war – wie im letzten Heft schon kurz gezeigt – unser langjähriger Vorsitzender Ortwin Wildeman, der es sich mit seinen 91 Jahren nicht hat nehmen lassen, dabei zu sein! Herzlichen Dank für Deinen Besuch, lieber Ortwin!

Michael Hergarten

# Fast wie in den 1920er Jahren: Zeppelin fährt über Brohl

Am 27. September 2018 konnte das Zugpersonal während seiner Mittagspause in Brohl die Überfahrt eines Friedrichshafener Zeppelin NT beobachten. Wie schon in den späten 1920er Jahren üblich (seinerzeit mit „Graf Zeppelin“, später auch mit dem „Hindenburg“), fuhr das Luftschiff von Köln kommend rheinaufwärts. Was früher zum Zwecke des Passagier- und Posttransports mit wesentlich größeren Luftschiffen regelmäßig geschah, war nun mit dem Zeppelin NT vermutlich eher eine Präsentations- oder Werbefahrt dieser modernen Luftschiff-Generation aus Friedrichshafen.

Heinz-Wolfgang Lehner



▲ Ein Zeppelin NT überfuhr am 27. September 2018 auch unseren Bahnhof Brohl BE.

Foto: Heinz-Wolfgang Lehner

## I Fortschritte beim Vitrinen-Projekt

Weitere Fortschritte sind beim LEADER-Vitrinenprojekt zu vermelden. Bis Ende Oktober waren für alle Standorte die Fundamente für die Schaukästen erstellt. Eine erste Vitrine wurde sogleich auf dem Bahnsteig in Brohl aufgestellt, die übrigen Kästen sollten zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses zeitnah folgen, so dass alle Bahnhöfe über die neuen Informationsmöglichkeiten verfügen.

Die Erstellung der Grafik für die Hintergrundfolie ist noch in Arbeit und wird bis spätestens Saisonbeginn 2019 ergänzt.

*Michael Hergarten*

► Im Oktober ist die erste unserer neuen Vitrinen von Thomas Bickenbach auf dem Bahnsteig in Brohl aufgestellt worden. Die grafische Gestaltung folgt noch.

*Foto: Michael Haubner*



## I Fahrplanvorschau 2019

Der neue Kurzflyer für die Saison 2019 ist erschienen und liegt dieser Ausgabe bei! Damit stehen die Fahrtage und Fahrzeiten für das kommende Jahr fest. Gutes haben wir beibehalten, nicht ohne im Detail Verbesserungen umzusetzen:

► Wie schon 2018 wird es auch im nächsten Jahr jeden Dienstag von Mai bis Oktober Schiffsanschlüsse der „MS Beethoven“ von Bonn und Linz geben.

► Unsere Dampflok „11<sup>sm</sup>“ wird im Schnitt alle drei Wochen jeweils samstags und sonntags eingesetzt. Am Fahrplan ändert sich die Fahrplage des ersten (Diesel-)Zuges: dieser kann durch Kürzung von Unterwegaufenthalten beschleunigt werden und damit künftig – wie an allen anderen Fahrtagen – einheitlich um 09:30 Uhr in Brohl starten.

Die übrigen Fahrzeiten bleiben unverändert, gefahren wird wieder am Dienstag, Donnerstag, an Wochenenden und zusätzlich von Juni bis September mittwochs und freitags.

*Michael Hergarten*

## I Bericht des Schatzmeisters

**Spendenaktion 11<sup>sm</sup>:** Folgender Betrag ist bis zum 31. Oktober 2018 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

**620.574 €**

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 50 € erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11<sup>sm</sup>, ge-

zeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31. Oktober 2018:

*Michael Wildt, Münster  
Rolf Sonnenberg, Koblenz  
Ursula Breuer, Burgbrohl  
Friederike Bickenbach, Solingen  
Simone Bickenbach, Solingen*

*Tobias Baaden*

# Sanierung Wagen 32 hat begonnen

In der letzten Ausgabe im Werkstattbericht schon kurz angekündigt, haben die Vorbereitungen zur Sanierung des Wagens 32 nun sichtbare Fortschritte gemacht.

Die Innenverkleidungen sind zwischenzeitlich vollständig ausgebaut und in einem Container eingelagert worden. Nun steht der Ausbau der Kopfwände sowie der Trennwand in Wagenmitte an. Im Anschluss werden dann weitere Elemente wie die Wärmedämmung, die Heizung und der Bodenbelag ausgebaut, bevor die Fenster herausgenommen werden.

Wenn der Wagen derart „entkernt“ ist, werden wir ihn in den Umladebahnhof fahren um dort schließlich die Bremse und die Drehgestelle auszubauen. Der Wagenkasten wird dann bei einem Brohler Stahlbauunternehmen aufgearbeitet.

Wer bei den Arbeiten am Wagen 32 unterstützen möchte, kann sich gerne unter 0163 / 7312112 bei Thomas Bickenbach melden!

## Geschichte des Wagens im Brohltal

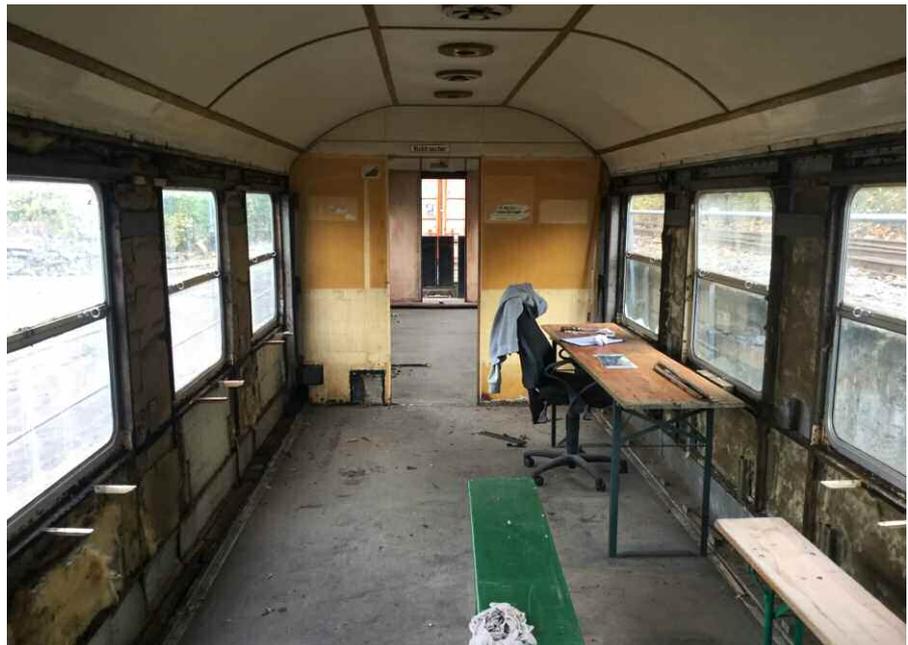
Der 1965 vom AW München-Neuaußing für die Bahn Mosbach - Mudau gebaute Wagen 32 kam zusammen mit Wagen 31 am 30. November 1995, nach Aufarbeitung im AW Wittenberge bei uns in Brohl an. Er erhielt am 02. Dezember 1995 nach einer Probefahrt von Brohl bis Oberzissen und zurück die Abnahmebescheinigung der Hauptuntersuchung gemäß §32 ESBO und konnte bereits zu den Nikolausfahrten erstmals eingesetzt werden. In Betrieb war er bis zum Sonntag, den 08. Juni 2008 und wurde dann durch den aufgearbeiteten Wagen 31 ersetzt.

Angeliefert und eingesetzt wurde er als Sitzwagen. Die Bestuhlung eines der beiden Abteile wurde aber nach Abstellung des Getränkewagens 31 im Januar



▲ Aktuell steht der Wagen 32 im Gleis 11. Ausgebaute Teile werden in einem Container eingelagert.

Foto: Michael Haubner



▲ Blick in den Innenraum des schon weitestgehend leergeräumten Wagens Mitte November. Der Ausbau der Wärmedämmung, der Decke und des Fußbodens standen zu diesem Zeitpunkt noch an.

Foto: Michael Haubner

2004 ausgebaut um Platz für den provisorischen Einbau der Theke aus dem Wagen 31 zu schaffen. Damit war für die Zeit der Aufarbeitung des Wagens 31 ein Getränkewagen-Ersatz vorhanden.

In den mehr als 13 Jahren Einsatzzeit hat der Wagen fast 100.000 km bei uns

zurückgelegt. Er hat deshalb die vollständige Sanierung dringend nötig, zumal damals bei der Übernahme durch uns im AW Wittenberge nur die betrieblich notwendigen Arbeiten durchgeführt wurden.

Thomas Bickenbach & Michael Haubner

## I Gleisverbesserung bei Niederzissen

Zwischen den Bahnhöfen Niederzissen und Oberzissen war die Beseitigung akuter Schäden an den Schwellen notwendig. Der Zahn der Zeit hatte stark am Oberbau von 1933 genagt. Dank tatkräftiger Unterstützung durch zahlreiche Mitglieder der IBS konnte zwischen dem 31. Oktober und dem 03. November 2018 ein Abschnitt von ca. 200 Metern ausgebessert werden.

Mit Freude an der Sache wurden innerhalb der kurzen Zeit, auch während des Feiertages, in ehrenamtlicher Arbeit 88 Schwellen verlegt. Ein hervorragendes Beispiel dafür, was gemeinsam geleistet werden kann, wenn alle an einem Strang ziehen. Als Arbeitskreisleiter Oberbau bedanke ich mich auf diesem Wege nochmals bei allen Mitstreitern.

*Frank Muth*

► Oberhalb der Seniorenresidenz am Ortsausgang von Niederzissen wurden Anfang November zahlreiche Schwellen getauscht. Vor dem Einbau der neuen Schwellen wurde der Untergrund entsprechend vorbereitet.

*Foto: Frank Muth*



▲ Günther Hündgen und Ralf Merten sind nach dem Einlegen der neuen Stahlschwellen mit der Montage der Kleiseisen beschäftigt.



▲ Frisch geschottert präsentiert sich das erneuerte Gleis wieder in gutem Zustand.

*Fotos: Frank Muth*

# Mulcher erstmals im Einsatz

Wie mehrfach in den letzten Ausgaben angekündigt, konnte in den vergangenen Monaten der Mulcher zur Grünpflege nun in Eigenleistung in Betrieb genommen werden. Der vor mehreren Jahren von der Insel Borkum erworbene Mulcharm wurde auf dem Anhänger des Skl befestigt und kann, ergänzt mit Teilen von Motor und Hydraulikanlage des Hafenseilkranes, ab jetzt für Pflegearbeiten eingesetzt werden.

Beweisen konnte sich der Mulcher bereits an zwei Samstagen im Oktober, an denen erste Einsätze auf Anrieb recht vielversprechend verliefen. Möglich wurde die Inbetriebnahme durch die gute Zusammenarbeit von Brohltal-Eisenbahn GmbH und Betriebs-GmbH. Frank Muth und Andreas Thiel freuen sich über das gute Ergebnis und die Arbeitserleichterung.

*Frank Muth*



▲ Erste Einsätze zeigen eindrucksvoll die deutliche Arbeitserleichterung durch dieses Gerät bei der Grünpflege entlang der Strecke.

*Foto: Frank Muth*



▲ Das Gestell des Mulcharms kann vom Skl-Anhänger unterfahren und somit recht schnell montiert werden.

*Foto: Frank Muth*



▲ Auf dem Fahrzeug montiert, kann der Mulcher sowohl mit unseren Dieselloks als auch mit dem Skl eingesetzt werden.

*Foto: Carsten Wiener*

# Lösung

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16

- 1) Einsatzzweck des VB 50.
- 2) Ehemaliger Endbahnhof der Brohltalbahn.
- 3) Ehemaliges Zahnstangensystem auf der Stelstrecke.
- 4) Ziel des diesjährigen Vereinsausflugs.
- 5) Wanderweg rund um Burgbrohl.
- 6) Per Linienbus ab Engeln und Niederzissen erreichbares touristisches Ziel.
- 7) Neues Gerät für die Grünpflege an der Strecke.
- 8) Förderprogramm, über das unsere Intovinnen gefördert werden.
- 9) Schiff, das in der Saison dienstags von Bonn nach Brohl kommt. MS ...
- 10) Ort unseres Grillabends
- 11) Beliebter Wanderweg, der über unsere Bahnhöfe Engeln und Niederzissen erreicht wird.
- 12) Durchgeführte Arbeiten bei der kürzlichen Gleisbaustelle.
- 13) Name des am 15.10.2018 bei den letzten Personenzügen Nr. 7.
- 14) Name des Geschäftsführers unserer Betriebs-GmbH.
- 15) Längste Brücke der Brohltalbahn.
- 16) Markenname der in Brohl anschließenden RB 26.
- 17) Bauart unserer Dampflok 11<sup>m</sup>.
- 18) Spurweite der Brohltalbahn.
- 19) Schutzmeister der IBS.
- 20) Abkürzung für Triebfahrzeug.
- 21) Möglichkeit zur Fahrgastinformation am Bahnhof Brohl.
- 22) Signalfarbe, die den Beginn eines Bahnhofs kennzeichnet.
- 23) Während des Vereinsausflugs besuchte Bahn.
- 24) Betriebsverfahren auf der Brohltalbahn bei Mehrzughetrieb.
- 25) Alternative Zugbildung zu einer Lok-Wagen-Garnitur.
- 26) Ab-Brenk per Zug transportiertes Vulkangestein.
- 27) Einziger Bahnhof im Brohltal mit nur einer Weiche.
- 28) Buchungsort für Fahrradstellplätze im Vulkan-Expresb.
- 29) Gastronomie am Bahnhof Engeln.
- 30) Markanter Streckenteil zwischen Oberzissen und Engeln.
- 31) Halle unweit des Bahnhofs Burgbrohl.
- 32) Traditionreiches Gasthaus unterhalb des Tönsteiners Viadukts.
- 33) Sehenswerte Passage des „Traumtrades“ ab Bad Tönstein.
- 34) Wärrzeichen des Brohltals.
- 35) Abkürzung für Verbrennungsmotorschleppwagen.
- 36) Die Bremsen unseres 1. Vozzenden.
- 37) Die Bremsen unseres 2. Vozzenden.
- 38) Touristisches Wunschkloppel der IBS seit vielen Jahren.
- 39) Touristisches Wunschkloppel der IBS seit vielen Jahren.
- 40) Besonderheit des Wagens 458.
- 41) Name des Aalschokkers an unserem Haltepunkt Brohl Rheinanlagen.
- 42) Traditionell letzte Fahrt des Jahres auf der Brohltalbahn.
- 43) Heutiger Betreiber der ehemaligen BEG-Buslinien im Brohltal.
- 44) Zug, der zur An- und Abreise zum Vereinsausflug genutzt wurde.
- 45) Transportmittel, mit dem bis nach dem 2. Weltkrieg der heutige Königsee mit Oberzissen verbunden war.
- 46) Ziel der früher vom Güterbahnhof Weiler ausgehenden Feldbahn.
- 47) Haltepunkt an der letzten aktiven Wassermühle des Brohltals.
- 48) Material der kürzlich bei Niederzissen eingebauten Schwellen.
- 49) Funktion des Namensvetters eines bekannten Komikers.
- 50) Funktion des Namensvetters eines bekannten Komikers.
- 51) Auf der Stelstrecke durchfahrener Wald.
- 52) Sicherungssturm des Bahnübergangs am Bahnhof Oberzissen.



▲ „II<sup>DM</sup>“ ist am 05. Oktober 2018 im Rahmen einer Sonderfahrt unterwegs auf der Stelstrecke kurz vor Engeln“.

Foto: Michael Haubner