



Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort/Impressum	2	Fundstücke	13
Der Vorstand stellt sich vor - Teil 1	3	MittelrheinBahn mit Problemen	13
Bahnhof Niederzissen 2.0 – eine Vision	6	Nachruf auf Rolf Präuner	14
Lok V und VI: Zwei Polen im Brohltal	7	Böschungsbrand in Oberzissen	15
Stationen & Ausflüge – Teil 9: Brenk	10	Aus dem Archiv	15
Der letzte Güterverkehr der Eifel	11	Bericht des Schatzmeisters	15
Werkstattnotizen	11	Die Brohltalbahn im Modell	16

| Grußwort

Liebe Freunde, Förderer und Mitglieder der IBS,

ein langer und beinahe so heißer Sommer wie der letztjährige neigt sich nun langsam aber sicher dem Ende zu. Erneut war die sommerliche Konkurrenz der Schwimmbäder, Seen und Eisdielen sehr groß, was wir vor allem an den diesjährigen Dampfsonntagen im Bereich der Fahrgastzahlen spürten. Dennoch kann sich die Zahl der Gruppenreisenden vor allem an den Reisetagen in der Woche sehr gut sehen lassen. Ohnehin wird die Rechnung erst am Ende der Saison gemacht und wir hoffen, wie im vergangenen Jahr geschehen, dass uns erneut ein goldener Herbst sowie die beliebten Nikolausfahrten auch im Jahr 2019 noch viele, viele Reisenden bescheren wird.

Sowohl dieser Sommer wie auch der letzte, haben Spuren in der Vegetation links und rechts der Brohltalbahn hinterlassen. Wer bei einer Fahrt mit dem „Vulkan-Express“ aufmerksam die Nadelwälder entlang der Strecke beobachtet, kann ohne weiteres erkennen, wie sehr die Trockenheit der Sommer 2018 und 2019 der Vegetation zugesetzt hat. Da jedoch im Bereich der Osteifel schon seit vielen Jahrzehnten Laub- und Mischwälder das vorrangige Rückgrat der Forstwirtschaft bilden, sind die Betroffenheiten im Landschaftsbild der Eifel bei weitem nicht so gravierend, wie in anderen Mittelgebirgen Deutschlands. Schon bald aber werden die Laubwälder des Brohltals wieder ihr Farbleid wechseln und wie in jedem Herbst dem Betrachter ein wunderbares Farbspiel bieten. Nicht zuletzt lädt gerade aber das wechselnde Farbleid der Natur auch wieder einmal zu einer Fahrt mit dem „Vulkan-Express“ durch das Brohltal ein. Sie werden erleben, wie abwechslungsreich sich die vom Vulkanismus geprägte Landschaft auch in der jetzt beginnenden neuen Jahreszeit präsentiert.

Einladen möchte ich sie aber auch erneut zur Lektüre dieser neuen Ausgabe unserer Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“, in der das Redaktionsteam erneut einen vielfältigen Strauß an Themen um die uns allen am Herz liegende Brohltalbahn zusammengestellt hat. Beachten Sie dabei insbesondere auch die Notizen aus der Werkstatt, die erkennen lassen, wie gut und zielgerichtet wir bei der Hauptuntersuchung, Instandsetzung und Wiederinbetriebnahme unserer Lokomotive D5 sowie des Reisezugwagens 32 vorankommen. Abschließend sei mir in diesem Vorwort ein Hinweis auf die sich anbahnende Zusammenarbeit mit dem Berufsbildungszentrum der Handwerkskammer Koblenz erlaubt. Wenn alles gut geht, werden wir in Zusammenarbeit mit dieser Institution noch in diesem Jahr die Aufbereitung eines unserer ältesten Güterwagens, des O 269, der im Jahr 1902 bei Herbrand mit 28 weiteren baugleichen Waggons für die Brohltal-Eisenbahn gebaut wurde, erfolgreich beginnen. Dieser Waggon ist das letzte Fahrzeug seiner Art bei der Brohltalbahn, da alle anderen Fahrzeuge dieses Typs, die für eine Zuladung von 15 t geeignet waren, bis 1978 verschrottet wurden. Hierüber wird in einer der nächsten Ausgaben unserer Vereinszeitschrift zu berichten sein. Nun wünsche ich Ihnen ein kurzweiliges Vergnügen beim Lesen und Anschauen der schönen Bilder des Ihnen jetzt vorliegenden Heftes.

Stephan Pauly, Vorsitzender der IBS

| 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
E-Mail: 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

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

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 4 / 2019 ist der
31. Oktober 2019

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

Titelbild: Der Güterverkehr wird im Brohltal mittwochs und freitags häufig
mit dem „Vulkan-Express“ kombiniert. Volkhard Stern hat am 24. Juli 2019
einen solchen Zug zwischen Niederzissen und Weiler aufgenommen.

Sonderfahrten / Termine

12. Oktober: Gambrinus-Fahrt

26. Oktober: Oktoberfest Engeln mit Abendfahrt

03. November: Schlachtfestfahrt

ab 30. November: Nikolausfahrten

01. Dezember: Weihnachtsgansfahrt

26. Dezember: Weihnachtsfahrt

31. Dezember: Silvesterfahrt

Der Vorstand stellt sich vor - Teil 1



▲ Vor exakt 30 Jahren präsentierten sich die Mitglieder des Arbeitskreises Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, die zugleich auch im Fahrdienst aktiv waren, dem Fotografen am Bahnhof Brohl. Zu erkennen sind von links nach rechts: Volkhard Stern, Arno Blasius, Heinrich Blasius, Heinz-Wolfgang Lehner und Hans Rauchberger.
Foto: Sammlung Volkhard Stern

Von dieser Ausgabe unserer Vereinszeitung „Die Brohltalbahn“ an, werden in loser Folge einzelne Mitglieder des Vorstandes der IBS den Lesern und Vereinsmitgliedern vorgestellt. Dabei geht es uns gezielt darum, dass sowohl die Mitglieder der IBS als auch die interessierten Freunde und Förderer unserer Brohltalbahn die Mitglieder des Vorstandes und damit zugleich verantwortlichen Personen für die Handlungsweisen der IBS näher und besser kennen lernen. Die Auswahl der ersten beiden Kollegen aus dem Vorstand, die wir hier näher vorstellen möchten, fiel dabei nicht etwa zufällig auf Volkhard Stern und Michael Hergarten. Beide verantworten die Leitung von Arbeitskreisen, denen stets eine große und auch überregionale Aufmerksamkeit zuteil wird. Michael Hergarten, der den Arbeitskreis

„Öffentlichkeitsarbeit“ leitet, ist nicht zuletzt auch Nachfolger von Volkhard Stern, der mit Gründung der IBS am 02. September 1987 dieses überaus wichtige Ressort als erster Arbeitskreisleiter übernahm.

Volkhard Stern, Bonn

Volkhard Stern gehört zu den Männern der ersten Stunde der IBS. Bereits vor dem offiziellen Gründungstermin unseres Vereins am 02. September 1987 bereitete er mit acht weiteren Mitstreitern nicht alleine die Gründung des die Brohltalbahn rettenden Vereins vor, sondern engagierte sich auch von Anfang an als Leiter in dem für die öffentliche Wahrnehmung der Interessen der IBS so bedeutenden Arbeitskreis „Öffentlichkeitsarbeit“.

Im Jahr 1961 geboren, kam der Diplom-

Verwaltungswirt bereits mit 17 Jahren erstmals zur Brohltal-Eisenbahn, wo er auch seine fotografische Tätigkeit begann. Der heute 58-jährige blickt auf vier Jahrzehnte Berufserfahrung bei der Oberpostdirektion Köln, beim Bundesministerium für Post und Telekommunikation sowie bei der Konzernzentrale Deutsche Telekom AG in Bonn, seinem langjährigen Wohnort, zurück. Mit Aufnahme seiner Tätigkeit als Freizeitfotograf begann zugleich sein wachsendes Interesse an Schmalspur-Eisenbahnen, deren geschichtlicher Entwicklung und dem jeweiligen landschaftlichen Umfeld. Wie bei allen Gründungsmitgliedern der IBS konzentrierten sich seine Interessen und sein Engagement zunächst nicht alleine auf ein einzelnes Themenfeld der Brohltalbahn und der IBS. Da ab dem Spätsommer 1987 zahlreiche „Baustellen“ in Brohl und im Be-

reich des gesamten Streckenverlaufs zu bearbeiten und zu versorgen waren, setzte er sich beispielsweise im Arbeitskreis (AK) Oberbau und zugleich bei der Beschaffung der ersten Uniformjacken für die in Ausbildung befindlichen Zugführer und Schaffner ein. Diese konnte er von der damaligen Dienststelle der Bahnpolizei in Köln erwerben, die sich von den alten Uniformen seinerzeit trennte.

Über viele Jahre hinweg hat Volkhard das Geschehen links und rechts der Gleise unserer Brohltalbahn zwischen dem Hafen in Brohl und dem früheren Endpunkt in Kempenich begleitet. Zahlreiche Bilder und Fotografien von ihm dokumentieren die Entwicklung des Betriebs auf den Schienen zwischen Brohl und Engeln. Aber auch mit redaktionellen Beiträgen sowie den von ihm aufgearbeiteten Archivalien ergänzt, unterstützt und bereichert er das Erscheinen unserer Vereinszeitschrift schon seit vielen Jahren. Seit dem Jahr 2018 und erneut bestätigt durch die diesjährige Jahreshauptversammlung leitet er den Arbeitskreis „Archiv“ und vertritt diesen im Vorstand der IBS.

Darüber hinaus ist unser Vorstandskollege Volkhard zugleich Verfasser von mehr als zehn verkehrsgeschichtlichen Fachbüchern und interessiert sich nach wie vor für die klassischen Klein- und Privatbahnen in ganz Deutschland. Volkhard Stern ist zudem auch im weitesten Sinne verkehrspolitisch aktiv und war z. B. Gründungsgesellschafter der Rhein-Sieg-

▲ *Volkhard Stern ist seit 2018 Leiter unseres Arbeitskreises Archiv.*
Foto: Volkhard Stern

Eisenbahn GmbH in Bonn-Beuel und ist zugleich Redaktionsmitglied beim Köln-Bonner Verkehrsmagazin.

Michael Hergarten, Dortmund

Mit Michael Hergarten stellen wir heute auch unser jüngstes Mitglied im Vorstand der IBS vor. 1982 in Andernach geboren, aufgewachsen in Dedenbach, das zur Verbandsgemeinde Brohltal gehört, verschlug es ihn nach dem Abitur am Rhein-Gymnasium in Sinzig zum Studium der Raumplanung im Jahr 2003 in die Ruhrmetropole Dortmund. Die ehemals von der Montan- und Stahlindustrie geprägte Stadt hat ihn seither nicht mehr losgelassen und so pendelt er anlässlich jeder Vorstandssitzung (mindestens einmal monatlich) und jedem aktiven Dienst als Zugführer zwischen dem Ruhrgebiet und der Eifel hin und her.

Sein Hobby, die Planung von Eisenbahn- und Busangeboten im ÖPNV hat Michael bereits vor vielen Jahren zum

Beruf gemacht. Derzeit ist er als Verkehrsplaner beim SPNV-Aufgabenträger Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Unna tätig.

Wie bei vielen Eisenbahnfreunden kam der Anstoß zum Hobby „Eisenbahn“ von außen: nach eigenem Bekunden wurde der „Bazillus Eisenbahn“ schon in frühen Kindheitstagen durch seinen Onkel in Düsseldorf, der dort eine riesige Modellbahnanlage betrieb, auf ihn übertragen. Darüber hinaus musste Michaels Großvater – ebenfalls in Düsseldorf – seinen Enkel während so mancher Schulferien ganze Tagestouren lang auf dem ausgedehnten Straßenbahnnetz der Landeshauptstadt begleiten.

Die heimatische Brohltalbahn kannte Michael von verschiedenen Vorbeifahrten im elterlichen PKW. So faszinierten ihn schon früh die Entladung der

Schüttgutwaggons im Brohler Rheinhafen oder auch die kurzen Personenzüge des „Vulkan-Express“ im Brohltal. Da aber entlang der Rheinstrecke weit mehr Züge zu erspähen waren, fand er das Geschehen dort vorerst weitaus spannender. Dennoch entschloss er sich, nachdem er im Grill-Imbiss der Familie Peter Gasper in Oberzissen den dort ausliegenden Saisonprospekt des „Vulkan-Express“ fand, bei der IBS mitzumachen. Mit nur 14 Jahren meldete er sich im Jahr 1996 per Brief bei der IBS und bekundete schriftlich sein Interesse an einer Mitarbeit. Unser heutiger stellvertretender Vorsitzender, Paul Mandt, griff das Angebot rasch auf und so konnte er zu den Nikolausfahrten des Jahres 1996 bereits im Service „antreten“, dem er über viele Jahre verbunden bleiben sollte. Die von Heinz-Wolfgang Lehner seinerzeit Michaels Eltern vermittelten Mitwirkungsmöglichkeiten

im Arbeitskreis „Oberbau“ - damals wurde gerade im Bereich der Werkstatt das Gleis 7 erneuert - blieben indes unbeachtet. Wie sagte Michael einmal selbst dazu: „Ich wusste schnell, dass dies nichts für mich ist...“.

Über die Servicedienste kam Michael dann auch zum eigentlichen Betriebsdienst. Anlässlich verschiedentlich angebotener Kurse zur Ausbildung von Rangierleitern und Zugführern erlangte er nach den entsprechenden Prüfungen die erforderlichen Befähigungen und brachte sich, so oft es das Studium und die große Distanz zu Dortmund erlaubte, im Betriebsdienst ein. Nachdem er zudem während des Studiums auch als Straßenbahnfahrer bei der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, kurz Bogestra, zu arbeiten begann, wurde es in Brohl vorübergehend etwas ruhiger um ihn.



▲ Michael und Franziska Hergarten genießen die Heimreise vom Festival „Rocken am Brocken“ auf dem offenen Cabriowagen der Harzer Schmalspurbahn.

Foto: Michael Hergarten



▲ Die Brohltalbahn auf Messen zu vertreten gehört mit zu den Aufgaben des Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit. Hier ist Michael Hergarten gemeinsam mit Michael Haubner auf der Internationalen Modellbahnmesse 2018 in Köln im Einsatz. Foto: Sammlung IBS

Bereits 2010 aber übernahm er das Amt des Arbeitskreisleiters „Presse- und Öffentlichkeitsarbeit“ von Ortwin Wildeman, der dies aus Altersgründen an Michael übergeben hatte. Was mit Pressemeldungen und der Teilnahme an Vorstandssitzungen begann, wurde in

den letzten Jahren umfangreicher und erreicht nach den Aussagen seiner Frau Franziska mitunter das Volumen einer Halbtagsstelle. Seine Tätigkeit umfasst seither neben der klassischen Pressearbeit auch die Fahrplandatenpflege (z. B. für die Online-Auskunft der DB) sowie

seit 2015 die vollständige Redaktion unserer Vereinszeitschrift, „Die Brohltalbahn“. Zudem übernahm Michael mit zwei weiteren Vereinskollegen die Umgestaltung unserer Internetseite und betreut / pflegt gemeinsam mit Simeon Langenbahn seit 2014 sowohl die Homepage als auch die Kontakte über Facebook. Seit 2016 koordiniert Michael die Messeplanung, -terminierung und -betreuung und insbesondere das stete Bemühen, die Brohltalbahn verstärkt mit den touristischen Angeboten der Region zu vernetzen.

Seine Vision für die Brohltalbahn ist die einer „echten“ Eisenbahn, die im Rahmen der Verkehrswende auch vertaktete SPNV-Leistungen mit modernen, emissionsfreien Fahrzeugen bis Oberzissen anbietet. Wie Viele von uns, wünscht er sich darüber hinaus die weitere Entwicklung des „Vulkan-Express“ als touristisches Standbein – nach Möglichkeit mit einem attraktiveren Endpunkt der Strecke in Weibern sowie die dauerhafte Aufrechterhaltung des Schienengüterverkehrs.

Stephan Pauly

Bahnhof Niederzissen 2.0 – eine Vision

Das Gelände des Bahnhofs Niederzissen hat über die Jahrzehnte zahlreiche Veränderungen erfahren. War dies früher ein typischer Landbahnhof mit drei Gleisen, an den sich gleich nördlich die freie Landschaft anschloss, so hat sich die Situation seit den 1970er Jahren deutlich verändert. Spätestens mit dem Bau des „Norma-Supermarkts“ hat der Bahnhof sein Gesicht gewandelt.

Der Presse war im Frühjahr zu entnehmen, dass der Supermarkt plant, sich zu vergrößern und hierzu auf der Suche nach einer geeigneten Fläche an anderer Stelle ist. Dies eröffnet womöglich die einmalige Möglichkeit, das Bahnhofsumfeld städtebaulich neu zu gestalten. Als Stadt- und Verkehrsplaner sei mir an dieser Stelle folgende Vision gestattet:

Eine Vision: Bahnhof Niederzissen 2.0

Der „Vulkan-Express“ erreicht schon bald das schmucke Fachwerkgebäude des Bahnhofs Niederzissen. Die bisherige Postsicherung ist einem mittels Schranken gesicherten Bahnübergang gewichen, der den neuen, am Ortseingang gelegenen Kreisverkehr mittig durchschneidet. Das Thema „Raserei“ auf der Brohltalstraße hat sich seither in Luft aufgelöst. Nur kurz unterbricht unser kleiner Zug den Verkehrsfluss der Straßenfahrzeuge auf den hier abzweigenden Straßen nach Waldorf und zum Bächelsberg, bevor er an einem neugestalteten Mittelbahnsteig zwischen den beiden Gleisen zum Halten kommt. Die Bahnsteighöhe ermöglicht auch Senioren nun einen problemlosen Aus- und Einstieg, gepflasterte Zuwege führen direkt zum Bahnhofsgebäude und auf den Vorplatz, den man von seiner unansehnlichen Asphalt-schicht befreit hat.

Gleich gegenüber, hat man in das ehemalige



▲ Das Bahnhofsgelände in Niederzissen ist aktuell durch viel Asphalt, Beton und parkende Autos geprägt – wenig einladend für die über 60.000 jährlichen Fahrgäste des „Vulkan-Express“.

Foto: Michael Hergarten

Norma-Gebäude Fenster geschnitten und es zum Bahnhof hin geöffnet. Im Innern sitzen die freundlichen Damen der Touristinformation und empfangen selbst am Wochenende die Gäste der Vulkanregion direkt dort, wo sie ankommen: am Bahnhof! Nicht wenige Reisende nutzen den Aufenthalt des Zuges um sich vor dem Start ihrer „Eifelleiter“-Wanderung zu informieren. Gleich nebenan lockt ein freundlich gestaltetes Café zum Verweilen. Eine Dauerausstellung zeigt den Menschen spannende Exponate aus unserem IBS-Archiv, welches gleich dahinter trockenere und bestens geeignete Räume gefunden hat. Schatten spendende Bäume am Bahnhofsgelände schaffen eine angenehme Atmosphäre.

Der bisherige Parkplatz ist aus seiner exponierten Lage am Gleis verschoben worden. Der freigewordene Platz macht Niederzissen nun zum echten Knotenpunkt und fit für eine klimafreundlichere Verkehrspolitik: Jede Stunde treffen sich hier nun die vertakteten Regiobusse zum gegenseitigen Umstieg. Bar-

rierefrei gestaltete Haltestellenanlagen mit kurzen Wegen zwischen den Bussen und zum Zug haben die bisherige unbefriedigende Umsteigesituation an der Königsfelder Allee ersetzt. Attraktiv gestaltete Dächer aus heimischen Materialien und viel Glas lassen die Gäste auch bei schlechtem Wetter nicht im Regen stehen und machen die Anlage zum echten Schmuckstück. Es ist mächtig was los: Anwohner surren aus den Wohngebieten auf E-Bikes heran um zur Weiterfahrt auf den Bus umzusteigen. Das Rad wird derweil gesichert in der abschließbaren Radstation abgestellt – selbstverständlich mit Stromanschluss zum Laden des Akkus.

Der Schaffner pfeift zur Weiterfahrt gen Engeln (oder Weibern?)...

Aktuell nur eine Vision, aber die Chance zur Aufwertung des Umfelds und für den Bau eines Busbahnhofs war selten günstiger.

Michael Hergarten

Lok V und VI: Zwei Polen im Brohltal

Ziemlich genau zehn Jahre, von 1990 bis 2001, sorgten die beiden aus Polen stammenden Dampfloks V und VI im Brohltal für Dampfatmosphäre und viele begeisterte Fahrgäste. Nach dem enormen Erfolg der ersten Dampfzugfahrten im Herbst 1988, die mit der Leih-Lok 21 der Sefkantbahn durchgeführt wurden, war der IBS klar, dass die

1989 – noch als Leihgabe der DGEG – nach Brohl zurückkehrte, war damals noch nicht zu denken.

Am 10. Januar 1990 traf die erste Px48, frisch aufgearbeitet und verladen auf einem Flachwagen der PKP, in Brohl ein. Die Px48 galt als robust und wurde ab 1949 in 149 Exemplaren für Polen,

Rumänien und Jugoslawien gebaut. Die Ziffern 48 stehen für das Jahr der Konstruktion, 1948. Die erste Probefahrt im Brohltal fand am 17. Mai 1990 statt. Am 16. August 1990 traf auch die zweite polnische Lok in Brohl ein. Beide erhielten in Fortsetzung des Dampfloks-Nummernschemas der BEG römische Betriebsnummern, V und VI. Die offizielle Indienststellung der ersten Lok V erfolgte am 14. Oktober 1990.

Ob die Polen-Loks als schön oder als Brohltal-adäquat zu bezeichnen waren, sei dahingestellt und war auch nicht wirklich relevant. Viel wichtiger war ihre Funktion als öffentlichkeitswirksame Zugpferde im Touristikverkehr, um Fahrgäste ins Brohltal zu bringen, und genau diese Funktion erfüllten sie sehr gut. Dabei war von Anfang an klar, dass ihnen die Steilstrecke verwehrt blieb. Mit nur 250 PS Leistung war schon auf dem unteren Streckenteil bei langen Zügen oft eine Nachschub-Lok erforderlich. Nicht für große Steigungen gebaut, bewährten sich die Px48 dennoch recht gut. Was aber wirklich zählte: Die Fahrgastzahlen erreichten bereits in der Saison 1991 einen neuen Rekord: Beinahe 60.000 Besucher



▲ Lok V auf dem Weg nach Brohl, hier am 6. Januar 1990 im Güterbahnhof Köln-Eifeltor, verladen auf einem Flachwagen der polnischen Staatsbahn PKP. Foto: Volkhard Stern

Brohltalbahn auch zukünftig auf Dampfbetrieb als Publikumsmagnet setzen wollte und musste. Dies umso mehr, als 1991 das 90-jährige Jubiläum der Brohltalbahn anstand. Nun war der Markt für gebrauchte Schmalspur-Dampflokomotiven nicht sonderlich groß, vor allem nicht für kurzfristig einsetzbare, solide und auch bezahlbare Maschinen. Im Jahr 1989 wurden diese Pläne intensiv verfolgt. Wichtige Unterstützung leistete wiederum Wolfgang Schumacher vom EK-Verlag in Freiburg, der gute Kontakte nach Polen zum Bw Piła (Schneidemühl) hatte, wo zwei passende Schleptender-Loks der Bauart Px48 zur Verfügung standen. Näheres dazu siehe besonderer Textkasten auf Seite 9. An eine betriebsfähige Aufarbeitung der Lok 11sm, die Mitte



▲ Lok VI unterschied sich äußerlich von Lok V auch für den Laien erkennbar durch die großen, in Polen üblichen Loklaternen. Hier ist die Lok am 01. Mai 1997 kurz hinter Brohl unterwegs. Foto: Volkhard Stern

kamen durch die Eisenbahnfahrt im Brohltal in den Genuss der einmalig schönen Vulkaneifel-Landschaft. Bis 2001 stiegen die Beförderungszahlen auf bis zu 90.000 Fahrgäste an, und das war eindeutig mit auf die Einsätze von Lok V und VI zurückzuführen.

Die polnischen Loks ergänzten sich, gelegentlich – wie 1993 und 1997 – waren sogar beide Maschinen gleichzeitig im Einsatz. Das führte zuweilen zu durchaus spektakulären Vorspannleistungen mit zwei Lokomotiven. Leider musste die VI im Jahr 1997 schadhaft abgestellt werden, und auch für Lok V liefen 2001 die Fristen ab. Eine weitere Aufarbeitung lohnte nicht mehr, zumal ja das Fernziel einer Wiederinbetriebnahme



▲ Doppeltraktion beider Px 48 auf Höhe der Netzmühle: Lok V führt am 27. Juli 1997 vor Lok VI einen langen Personenzug in Richtung Oberzissen. Foto: Volkhard Stern



der 11sm langsam näher rückte. Die folgende Zeit ohne eigene Dampflokomotiven wurde so gut wie möglich mit Gastlokeinsätzen überbrückt. Allerdings sanken nun auch die Fahrgastzahlen.

Die beiden Maschinen blieben über viele Jahre in Brohl abgestellt und gingen 2008 im Zuge der 11sm-Aufarbeitung an die Fa. Malowa in Klostermansfeld. Heute erinnern nur noch Fotos an die Betriebseinsätze der beiden „Polen“ im Brohltal.

Volkhard Stern

▲ Am 06. September 1997 begegnen sich beide Maschinen der Reihe Px 48 im Bahnhof Burgbrohl. Foto: Volkhard Stern

► Am 17. September 1995 verlässt Lok VI mit dem „Vulkan-Express“ den Tönissteiner Tunnel kurz vor Burgbrohl.

Foto: Volkhard Stern



Wolfgang Schumacher erinnert sich

Herzlichen Dank an Wolfgang Schumacher, der freundlicherweise einige Gedanken an die bewegte Zeit vor 30 Jahren zur Rettung der Brohltalbahn und zur Aufnahme des planmäßigen Dampfbetriebs im Brohltal ab 1990 zusammengefasst hat.

Nachdem unsere Gruppe der unentwegten Eisenbahnfreunde es schließlich mit großen Mühen geschafft hatte, zumindest eine Mehrheit der verant-

erregt werden kann. Zumal wir im Brohltal wirklich schnelle Erfolge vorweisen mussten. In Deutschland (inkl. DDR) waren damals keine Meterspurdampfloks zu bekommen.

Ich hatte damals schon mehr als 10 Jahre gute Kontakte zum polnischen Verkehrsministerium (und damit auch zur PKP). Obendrein kannte ich mich bei der PKP gut aus und wusste, dass einige Meterspur-Px 48 damals überzählig waren.



▲ Die von Seite 8 schon bekannte Doppeltraktion vom 27. Juli 1997 am Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen.

Foto: Volkhard Stern

Loks dieses Typs (750 mm) hatten wir auch für das Öchsle beschafft und diese entwickelten sich sehr schnell zum Rückgrat des Museumsbetriebs.

Natürlich war mir bewusst, dass die Px 48 für das Brohltal nur eine Zwischenlösung sein konnten, denn diese vierfach gekuppelte Schlepptenderloks war für Flachlandstrecken konstruiert worden.

Auf der anderen Seite bot die PKP damals zwei komplett in Polen hauptuntersuchte Px 48 zu einem äußerst günstigen Preis an (ich meine es waren nicht mal 200.000 DM für beide). Damals kostete hierzulande schon eine Dampfloks-HU mehr.

Wirkliche Zulassungsprobleme waren auch nicht zu erwarten, denn die Landes-eisenbahnaufsicht (DB) "musste" 1985 schon die Öchsle-Px 48 zulassen, denn die PKP gehörte zum UIC, in dem sich die einzelnen Bahnverwaltungen verpflichteten, die Untersuchungen gegenseitig anzuerkennen.

Letztendlich war diese Entscheidung wie ich heute denke, richtig. Die Loks hatten zwar Mühe mit der steigungsreichen Strecke, aber der Dampfbetrieb zog und half maßgeblich, die Brohltalbahn so bekannt zu machen und zu etablieren, dass sie dann auch mit Dieselbetrieb und den landschaftlichen Schönheiten viele Besucher anlockte.

Wolfgang Schumacher

Lok	Achsfolge	Hersteller, Fabrik-Nr	Baujahr	Inbetriebnahme im Brohltal
V	Dh2	Chrzanow 2135	1951	1990
VI	Dh2	Chrzanow 2248	1952	1993
Lok	Herkunft	Abstellung, Verkauf	Verbleib	
V	ex PKP Px 48 3906	2001, 2008 an Malowa	2012 in Melle als Denkmal aufgestellt	
VI	ex PKP Px 48 3913	1997, 2008 an Malowa	2012 zurück nach Gryfice (Greifenberg) / Polen	

wortlichen Politiker davon zu überzeugen, die Brohltalbahn nicht in den Schrott zu geben, erschien es als absolut wichtiges Ziel, dass der Museumsbetrieb ein unbedingter Erfolg wird. Es standen damals insbesondere in Brohl diverse Politiker (vor allem der Bürgermeister) in den Startlöchern, um bei einem Misserfolg bzw. mäßigen Fahrgastzahlen das Projekt doch noch zum Scheitern zu bringen.

Meine Erfahrungen beim Öchsle, bei deren Rettung ich einige Jahre zuvor auch beteiligt war, zeigten eindeutig, dass mit einem reinen Dieselbetrieb nicht die notwendige Aufmerksamkeit



▲ Lok VI als Vorspann vor VT 30: Beide Triebfahrzeuge gemeinsam haben am 29. August 1993 einen langen Personenzug nach Burgbrohl gebracht.

Foto: Volkhard Stern



Stationen & Ausflüge – Teil 9: Brenk

▲ Abseits ausgetretener Pfade führt die Route von Brenk zur Burg Olbrück.

Foto: Michael Hergarten

Der Bahnhof Brenk ist Zwischenstation an unserer rund 5 km langen Steilstrecke zwischen Oberzissen und Engeln. Im Personenverkehr ist der Bahnhof relativ unbedeutend. Zwar gibt es auch hier Stammgäste, gehalten wird aber grundsätzlich nur bei Bedarf: Wer aussteigen möchte, gibt vor der Abfahrt in Engeln oder Oberzissen dem Zugpersonal Bescheid.

Nach dem Ausstieg empfängt uns das kleine, anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Brohltalbahn 2001 renovierte Stationsgebäude, das die vormalige Wellblechhütte ersetzt hat. Deutlich wird sofort die eigentliche Bedeutung des Bahnhofs: Gleich oberhalb des Geländes wird das vulkanische Gestein Phonolith gebrochen, ein Material, das durch im Schlot erkaltende Magma entstand, ohne, dass es zu einem Ausbruch des Vulkans kam. Im direkt am Bahnhof gelegenen Brechwerk wird das Gestein zerkleinert und dann in verschiedenen Körnungen – hauptsächlich mit unseren Güterzügen – versandt um anschließend in der

Glas- und Stahlindustrie verwendet zu werden. Wer die Güterverladung einmal erleben will, dem seien insbesondere die Personenzüge mittwochs und freitags empfohlen – vielfach fahren diese als kombinierte Züge und nehmen 1-2 Containerwagen mit.

Im Ort selbst lohnt sich ein Besuch in der Kapelle St. Silvester, die tief unterhalb am Ortsrand liegt. Insbesondere ist Brenk aber ein Geheimtipp für Wanderer, die abseits beschilterter Hauptwege laufen möchten:

Spaziergang von Engeln her oder zur Burg Olbrück

Knapp 35 Minuten dauert der kurze, nur 2 km lange Spaziergang vom Bahnhof Engeln hierher. Dieser bietet sich vor allem bei unseren Nachmittagsfahrten für all jene an, die sich nach der Fahrt im „Vulkan-Express“ vor der Rückfahrt ein wenig die Beine vertreten möchten. Nach der Ankunft um 15:40 Uhr in Engeln bleibt genug Zeit für eine Tasse Kaffee in der dortigen Vulkanstube und den anschließenden Weg

über den Ortsteil Fußhölle und dann oberhalb der Gleise entlang bis zum Bahnhof Brenk, wo der Zug um 16:38 Uhr mühelos wieder erreicht wird.

Weiter abwärts empfiehlt sich der Weg insbesondere für Eisenbahnfreunde, weisen die in unmittelbarer Nähe liegenden Gleise doch stets den Weg bis nach Oberzissen. Dieses Teilstück ist also wie gemacht für einen künftig anzulegenden „Bahnerlebnisweg“!

Auch für eine Wanderung zur Burg Olbrück ist der Bahnhof Brenk ein guter Ausgangspunkt. Zwar gibt es, anders als von Engeln, keine beschilderte Route. Die Wege führen aber bei schönen Ausichten und der Querung des idyllischen Quackenbachtals abseits ausgetretener Pfade nach nur 3,8 km direkt zur Burg! Die Wegbeschreibungen für alle drei Touren haben wir im Internet unter:

www.vulkan-express.de/brenk wieder abgebildet und mit Karten versehen, dargestellt.

Michael Hergarten

Der letzte Güterverkehr der Eifel

Mit einigem Erschrecken mussten wir kürzlich feststellen, dass der Schienengüterverkehr in der gesamten Eifel so gut wie zum Erliegen gekommen ist. Sieht man einmal von den starken Durchgangsverkehren entlang von Rhein und Mosel sowie gelegentlichen Transporten auf der Eifelhauptbahn, wird in der gesamten Eifel heute so gut wie nichts mehr auf Güterzüge verladen!

Entlang der Eifelhauptbahn gibt es nach dem Ende der Müllverfrachtung in Mechernich und äußerst sporadischer, von der Olefalbahn kommender Holztransporte nur noch punktuell und unregelmäßige Bedienungen von Gerolstein sowie eine letzte regelmäßige Bedienung des Industriestammgleises in Derkum. Auch an der Ahr sieht es nicht besser aus: Der letzte verbliebene Anschluss ist der Apollinarisbrunnen in Bad Neuenahr, der seinen Gleisanschluss aber bereits rund 15 Jahre nicht mehr nutzt. Entlang der Eifelquerbahn das gleiche Bild. Die einst umfangreichen Gleisanlagen in Plaidt, Krufft oder Mayen, die einem



▲ Am Mittwoch, den 24. Juli 2019 rollen die mit Brenker Phonolith beladenen Containerwagen kombiniert mit dem Personenzug P 6 talwärts durch Niederzissen. Foto: Volkhard Stern

sehr starken Güterverkehr dienten, sind allesamt abgebaut – die Güter rollen auch hier auf der Straße. Auch weiter westlich ist seit der Betriebseinstellung zwischen Kaisersesch und Gerolstein nichts mehr übrig.

Was bleibt? Die Brohltalbahn! Ohne zu übertreiben findet inzwischen, abgese-

hen von der am Rand der Eifel operierenden Bedienung von Derkum, der einzige (und letzte?) Güterverkehr auf Eifler Schienen auf der Brohltalbahn zwischen Brenk und Brohl statt – ausgerechnet auf einer Schmalspurbahn! Verkehrte Welt?

Michael Hergarten

Werkstattnotizen

Auch in den vergangenen Monaten hat unsere Werkstatt an zahlreichen Fahrzeugen weitergearbeitet. Wir möchten Ihnen nachfolgend einen Sachstand zu Anfang September mitteilen.

Lok D 5

Weiter voran schreitet die Aufarbeitung der Maschine. Derzeit werden innen umfangreiche Arbeiten vorgenommen, welche sich allerdings von außen nur schwer nachvollziehen lassen. Daher kommt sicher schon mal der Gedanke auf "... da tut sich ja nix...". Das Gegenteil ist aber der Fall, so dass wir guter Dinge sind, dass die Lok uns alsbald wieder im Regelverkehr zur Verfügung steht und die derzeit hoch belasteten "kleinen" D 1 und D 2 entlasten wird.

Wagen 32

In den letzten Wochen wurde dem Wagen sämtliche Inneneinrichtung entnommen, die Wand- und Deckenverkleidung ausgebaut und fachgerecht in einem Box-Container eingelagert. Wenn der Holzboden in den nächsten Tagen ausgebaut sein wird, kann der Wagenkasten zu einem nahegelegenen Fachbetrieb für Sandstrahlarbeiten per Lkw überführt werden. Die Drehgestelle, die Zug- und Stoßvorrichtung wie auch die Bremsteile werden in eigener Werkstatt instand gesetzt. Sobald der Wagenkasten gestrahlt und mit einem Korrosionsschutz versehen ist, wird er zur Firma MST zwecks weiterer Aufarbeitung überführt.



▲ Thomas Bickenbach pausiert bei den umfangreichen Entkernungsarbeiten im Wagen 32. Gut erkennbar ist, dass inzwischen sämtliche Fenster und Verkleidungen ausgebaut worden sind.

Foto: Michael Haubner



▲ Die Aufnahme zeigt sehr gut den schlechten Zustand der Fensteröffnungen am Wagen 32.

Foto: Michael Haubner

Die alten Fenster haben sich leider nicht mehr retten lassen. Wir haben daher bei einer Fachfirma optisch sehr ähnliche, jedoch komfortablere (gut zu bedienen und Doppel-Sicherheitsverglasung) angefragt. Das wird dann unseren Fahrgästen zugute kommen.

Wagen 38

Dieser wird derzeit einer planmäßigen Hauptuntersuchung unterzogen. Aufgrund des sehr guten Zustandes hoffen wir, den Wagen innerhalb wenigen Wochen wieder dem Betriebsdienst übergeben zu können. Der Zustand bestätigt unsere Überzeugung, mit dem Kauf der acht ehemaligen BOB-Wagen eine für unsere Bahn vorausschauende und sehr gute Wahl getroffen zu haben.

VB 50

Leider zeitlich wesentlich aufwändiger als vermutet gestaltet sich die Hauptuntersuchung des letzten originalen Brohltalbahn-Personenwagens. Leider waren fast alle Achslager abgängig und müssen ersetzt werden. Da die Bauform am Markt nicht mehr ohne monatelange Lieferzeiten erhältlich ist, wurde eine zeitgemäßere Variante gewählt, welche allerdings Anpassungsarbeiten mit sich bringt, die etwas Zeit beanspruchen.

Zwischenzeitlich wurde am Wagen ein Ärgernis beseitigt, welches sich in den Betriebsmonaten sehr zum Unwohl der Fahrgäste ausgewirkt hatte: Die Fenstergurte wurden ausgetauscht bzw. mit langlebigeren und verstärkten Enden neu eingebaut. Zudem wurden die Fenstermechaniken gängig gemacht, so dass bei Inbetriebnahme wieder ein Lüftchen den Wagen durchziehen kann. Dies war gerade bei den Hoch-

zeitsfahrten, bei denen der Wagen beim Trauungsakt ja im Bahnhof steht, leider zuletzt nicht möglich.

Für die HU des Wagens 38 musste der VB 50 seinen Platz in der Halle räumen. Er wird gleich nach der Fertigstellung des im Planbetrieb dringend benötigten, Wagens wieder in Arbeit genommen.

Wagen 2185 2480 031-3

Weitgehend unbemerkt, da in fremder Werkstatt aufgearbeitet, wurde vor wenigen Wochen der normalspurige H-Wagen 031-3 für unseren Aluzug wieder in Betrieb genommen. Während sein baugleiches Schwesterfahrzeug schon einige Zeit die Waggonflotte des Aluzuges ergänzt, fristete er die letzten Jahre als Lagerwagen im Umladebahnhof sein

Dasein. Nunmehr verstärkt auch er die Flotte an Alu-Wagen und ist in unseren Farben grün/beige lackiert. Damit wirbt er zudem auf seinem Lauf zwischen Koblenz und dem Ruhrgebiet für unseren Vulkan-Expres. Die Farbaufteilung wurde so gewählt, dass der Wagen z. B. als Fahrradwagen in Reisezügen, welche im historischen blau/beige oder rot/beige gehalten sind, gut passt. Die vor einigen Jahren von unserer Betriebs-GmbH beschafften weiteren vier Wagen sind bereits seit einigen Jahren fest vermietet und auf den Gleisen der Bentheimer Eisenbahn "zu Hause".

Es ist geplant von dem "neuen" Wagen ein Modell erstellen zu lassen, welches unsere Mitglieder und Fahrgäste käuflich erwerben können. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

Stefan Raab



▲ Einer unserer normalspurigen Schiebewandwagen aus dem Aluzug ist kürzlich in unseren „Brohltalbahn-Farben“ gestaltet worden und wirbt nun für den „Vulkan-Expres“. Aktuell denken wir über die Ergänzung eines gezielten Werbeslogans nach.

Foto: Stefan Raab

Fundstücke

Volkhard Stern erhielt von Eberhard Müller kürzlich die hier abgebildete Sammlung von Fahrscheinen der Brohltal-Eisenbahn überreicht.

Die erkennbaren Fahrkarten stammen aus den Jahren 1968 und 1969, also schon aus einer Zeit nach Einstellung des Schienenpersonenverkehrs. Hierauf weist zudem die am „Drucker“ eingestellte „Linie 01“ hin, die seinerzeit von Brohl nach Kempenich fuhr. Zu sehen sind jeweils Schülermonats- und Schülerwochenkarten für die Strecke von Burgbrohl (Einstieg 05) nach Andernach (Ausstieg 99).

Abgelöst wurden die hier zu sehenden Fahrscheine inkl. deren Drucker Mitte der 1990er Jahre durch elektronische Fahrscheindrucker der Firma Elgeba, die bis Ende Juni 2018 bei der heutigen Ahrweiler Verkehrs-GmbH in Betrieb blieben. Einzelne Geräte wurden zudem durch Subunternehmer bis mindestens Anfang der 2000er Jahre - inkl. des Aufdrucks „Brohltal-Eisenbahn“ - weitergenutzt.

Michael Hergarten



MittelrheinBahn mit Problemen

Die in den vergangenen Jahren sehr zuverlässig fahrende MittelrheinBahn (RB 26) hat zunehmend mit Problemen zu kämpfen. Personalengpässe führten nun zur Einführung eines Notfahrplans.

Entlang des Rheins zwischen Köln, Koblenz und Mainz stellt die RB 26 stündlich die direkte Anbindung an unsere Brohltalbahn her. Die bequeme Möglichkeit, mit dem Zug zu uns anzureisen haben wir in den letzten Jahren verstärkt beworben und können durchaus eine steigende Zahl von Umsteigern feststellen. Trotz des sehr dichten Zugverkehrs auf der linken Rheinstrecke waren die Züge der MittelrheinBahn dabei immer vergleichsweise zuverlässig unterwegs.

Seit einigen Monaten wurde den Fahrgästen allerdings einiges zugemutet: Wie auch andernorts kam es auf der RB 26 vermehrt zu ungeplanten Zugausfällen. Zurückzuführen waren diese in vielen Fällen auf Personalmangel, der

nicht mehr an jedem Tag die Besetzung aller offenen Schichten ermöglichte. Zurückzuführen sind die Personalprobleme dem Vernehmen nach u. a. auf das Abwerben von Lokführern durch NationalExpress. Das Unternehmen hat am 09. Juni 2019 den Betrieb des parallelen RE 5 (ohne Halt in Brohl) übernommen und dafür offenbar bessere Konditionen für das Fahrpersonal angeboten. Somit sind offenkundig auch Lokführer von der MittelrheinBahn zu NationalExpress gewechselt.

Um das Angebot für die Fahrgäste wieder planbarer und zuverlässiger zu machen, haben sich die Aufgabenträger NVR und SPNV-Nord nun mit Transdev als Betreiber der MittelrheinBahn auf die übergangsweise Umsetzung eines Notfahrplans geeinigt. Dieser gilt seit dem 01. Juli 2019 und soll vsl. bis März 2020 in Kraft bleiben. Während im Nordabschnitt zwischen Koblenz und Köln unter der Woche weitestgehend der reguläre Stundentakt angeboten

wird, kann an Wochenenden zeitweise nur noch ein zweistündliches Angebot gefahren werden. Dies trifft auch uns empfindlich, da z.B. unser Dampfzug um 10:30 Uhr nun keinen Zubringerzug aus Köln mehr hat oder sonntags kein Anschluss zur Heimfahrt gen Köln um 17:52 Uhr besteht.

Wir hoffen, dass sich der Personalengpass möglichst zeitnah beseitigen lässt und unsere Fahrgäste schon bald wieder das gewohnt gute Angebot an Anschlusszügen vorfindet. Bis dahin muss man sich zu bestimmten Uhrzeiten damit behelfen, mit dem RE 5 von Norden her bis Andernach und von dort per RB 26 zurück nach Brohl zu fahren oder aber in Bad Breisig vom RE 5 auf den Regiobus 800 nach Brohl umzusteigen. Die gültigen Fahrpläne sind in der elektronischen Reiseauskunft tagesaktuell hinterlegt.

Michael Hergarten

Nachruf auf Rolf Präuner

Spät erst fand der Koblenzer Eisenbahn- und Straßenbahnfreund Rolf Präuner zur IBS. Anlass für seinen Vereinsbeitritt und sein sofort beginnendes Engagement im Arbeitskreis „Öffentlichkeitsarbeit“ war seine damals zutreffende Feststellung, dass im Raum Koblenz bei weitem nicht so intensiv für die Brohltalbahn und den „Vulkan-Expreß“ geworben wurde, wie dies zweifelsfrei für den Bonn-Kölner Raum schon lange der Fall war.

Der am 03. Dezember 1935 geborene Koblenzer war ein ausgewiesener Fachmann für alle technischen Fragen des städtischen Nahverkehrs in Koblenz. Als Bereichsleiter Fahrbetrieb beim städtischen Verkehrsbetrieb KEVAG genoss er bei seinen Vorgesetzten und Mitarbeitern ein hohes Ansehen. Rolf Präuner hat sich auch als Experte für die Historie der Koblenzer Straßenbahn erwiesen, gehörte er doch dem Autorenteam des viel beachteten und kenntnisreichen Grundlagenwerkes sowie liebevoll gestalteten Bildbandes, „Die Elektrisch an Rhein, Mosel und Lahn: Eine Zeitreise mit Straßenbahn und O-Bus in und um Koblenz“, an. Gemeinsam mit Ekkehard Frenz und Wolfgang R. Reimann hatte er im Jahr 2010 im Selbstverlag gemeinsam mit der Koblenzer Buchhandlung Reuffel dieses viel beachtete Standardwerk zur Koblenzer Verkehrsgeschichte herausgegeben und somit die elektrischen Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs in Koblenz vor dem Vergessen bewahrt. Wer heute diesen längst vergriffenen Bildband mit wunderschönen historischen Bildern erwerben möchte, muss dazu Spitzenpreise von bis zu 300 € je Ausgabe in Kauf nehmen.

Durch seine berufliche Tätigkeit und die damit verbundene Zusammenarbeit mit kommunalen Gremien in und um Koblenz bestens vernetzt, konnte er nach seinem Beitritt zur IBS zahlreiche Kommunikationswege in Koblenz für

die Bewerbung des „Vulkan-Expreß“ öffnen. Kein Fest und keine Veranstaltung, die im Zusammenhang mit seinem damaligen Arbeitgeber, der KEVAG, durchgeführt wurde, blieb ohne Werbung für uns und die Sache der IBS. Nach seinem altersbedingten Ausscheiden aus der KEVAG, brachte er sich ab 2001 noch intensiver auch im Rahmen der Vorstandsarbeit in die Werbung für den „Vulkan-Expreß“ ein, war er auf der Jahreshauptversammlung 2004 zum stellvertretenden Leiter des Arbeitskreises „Öffentlichkeitsarbeit“ gewählt und berufen worden. Gemeinsam mit Ortwin Wildeman, der sich vor allem als Promotor für den Bonn-Kölner Raum verstand, bewarb Rolf Präuner von diesem Zeitpunkt an unermüdlich das südlich von Brohl gelegene Einzugsgebiet unserer Touristik- und Museumsbahn und verbrachte dort unzählige Stunden auf Messen und Großveranstaltungen.

In den letzten Jahren war es ruhiger um ihn geworden und sein enormes Engagement innerhalb „seines“ Unternehmens KEVAG, dem Museumsverein „Museum - Moselweiß“ wie auch im DB-Museum in Koblenz-Lützel und bei der Brohltalbahn waren gesundheitlich nicht spurlos an ihm vorüber gegangen. So musste er sich aus gesundheitlichen Gründen bereits vor einigen Jahren zunächst von der Vorstandsarbeit bei uns und später auch von der aktiven Mitarbeit im Arbeitskreis zurückziehen bzw. ganz verabschieden, was ihm, wie wir wussten, nicht leicht fiel. Seinen krankheitsbedingten Rückzug bedauerten wir Vorstandskollegen schon deshalb, da mit ihm ein profunder Kenner der Koblenzer Presseszene ging, den zunächst niemand ersetzen konnte. Seine letzten Lebensjahre verbrachte er im



Kreise seiner Familie in Koblenz-Moselweiß, wobei der Kontakt zu ehemaligen Kollegen und beruflichen Wegbegleitern nie abbriss.

Rolf Präuner starb am 14. Mai 2019 im 84. Lebensjahr und wurde nach einem feierlichen Requiem am Dienstag, 21. Mai 2019, auf dem Laurentius-Friedhof in Koblenz-Moselweiß unter der Anteilnahme von weit über 150 Trauergästen, der Familie, ehemaligen Kollegen, Mitarbeitern und Vorgesetzten sowie Vertretern der IBS, des DB-Konzerns und Freunden zur letzten Ruhe begleitet. Uns, die wir an der Trauerfeier teilnahmen, zeigte dies, wie beliebt, geschätzt und geachtet Rolf Präuner auch noch 20 Jahre nach seinem beruflichen Ausscheiden war. Auch wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und trauern mit seiner Frau Hedi und allen Angehörigen.

Für den Vorstand und die Mitglieder der IBS,

Stephan Pauly, Vorsitzender

Böschungsbrand in Oberzissen

Am Nachmittag des 25. August 2019 (Sonntag) ereignete sich entlang der Böschung zwischen unserem Bahnhof Oberzissen und der Brohltalstraße über ca. 100 Meter ein Böschungsbrand. Die Feuerwehr hatte den Brand recht schnell unter Kontrolle, allerdings wurden weite Teile der Vegetation sowie aufgrund der Hitzeentwicklung die Inhalte unseres neuen Schaukastens sowie des Fernsprechkastens zerstört. Einzelne Personen erlitten bei privaten Löschversuchen leichte Rauchvergiftungen.

Unsere Dampflok kann als Brandauslöser ausgeschlossen werden, da der Brand von der Straße her ausbrach. Im Verdacht steht zum Redaktionsschluss die Vorbeifahrt eines historischen Trak-

tors, der Beobachtern zufolge besonders lautstark unterwegs und technisch offenbar manipuliert war.

Unsere Werkstatt arbeitet Fernsprechkasten und Schaukasten zeitnah auf, die redaktionellen Unterlagen für die Fahrgastinformation sind bereits in Neuerstellung.

Michael Hergarten

► Die Feuerschäden sind noch frisch: Thomas Bickenbach mit dem aus dem Fernsprechkasten in Oberzissen geretteten Meldebuch für Zuglaufmeldungen. Das ebenfalls in dem Kasten untergebrachte Wählscheibentelefon ist durch die große Hitze völlig zerstört worden.

Foto: Michael Haubner



Aus dem Archiv

Im Wirtschaftsausschuss der BEG wurde am 08. Februar 1962 in Bezug auf die Bedienung von Brenk und der Verfügbarkeit von Lokomotiven folgendes berichtet:

Volkhard Stern

Rationalisierung im Bahnbetrieb (Bedienung Brenk)
Hier wurde vorgetragen, dass in Kürze damit zu rechnen sei, dass die Lok 11 Sm verschrottet werden müsse. Der Kessel der Lok sei so schlecht, dass eine Instandsetzung nicht mehr in Frage komme. Die Mittel für einen neuen Kessel seien nicht vorhanden. In diesen Augenblick stehen für den Güterzugbetrieb nur noch 4 Lok (I, III, uIV u. 12 Sm) zur Verfügung.

Bericht des Schatzmeisters

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

Eric Havel, Le Temple (Frankreich)

Laurenz Schneider, Mendig

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. Juli 2019 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

642.357 €

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 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31. Juli 2019:

Winfried Bergmann, Wuppertal

Gerd Andernach, Düsseldorf

Ulrich Zutt, Niedernhausen

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen

Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)

Friedrich Kernchen, Köln

Tobias Baaden

Die Brohltalbahn im Modell



▲ Mit dem Roco-Modell unserer Baureihe 218 ist die Brohltalbahn-Familie in 1:87 erneut angewachsen. Ebenfalls von Roco wurden zuvor bereits die V 200 und die V 60 aufgelegt. Die Schmalspurmodelle der D 4 und D 1 sind Umbauten auf Grundlage von Bemo-Modellen, der VT 30 wurde einst von Panier angeboten. Foto: Michael Hergarten

In den vergangenen Jahren sind mit den Roco-Modellen unserer V 60 sowie der V 200 bereits einige Nachbildungen unserer Triebfahrzeuge erschienen. Nach der Auslieferung des in Heft 3 / 2018 angekündigten Modells der Baureihe 218 ist auch unser neuestes Zugpferd nachgebildet worden. Ganz aktuell zeichnet sich ab, dass einige weitere interessante Modelle der Brohltalbahn im Maßstab 1:87 für das Schmalspur-Segment herauskommen werden.

Zeitgeist Models: Zugspitzbahn-Wagen

Der relativ neue Anbieter Zeitgeist hat ein Set der Zugspitzbahn in Hom auf den Markt gebracht. Erhältlich sind sowohl die Zahnrad-Berglok 11 mit passendem Steuerwagen Nr. 9 als auch passende Zahnrad-Meterspurgleise und Oberleitungsmaterial. In einem gesonderten Set sind zudem die Personenwagen 6 und 19 zu haben.

Bereits auf der Kölner Modellbahnmesse kamen wir mit dem Inhaber der Firma ins Gespräch in Bezug auf eine Nachbildung unseres von der Zugspitzbahn stammenden Wagens Nr. 7. Nun hat Zeitgeist bei uns weitere Details wie Farbtöne und Grafikvorlagen angefragt und peilt eine Brohltalbahn-Version für eine der nächsten Auflagen an. Da eine blau / weiße Version (also wie der Wagen bei uns im Einsatz stand) kaum Unterschiede zu den vorhandenen Modellen bietet und die aktuelle „Hafenversion“ keine Betriebsanschriften trägt, wird vsl. eine fiktive rot / beige Variante erscheinen, die den Wagen so zeigt, als wenn er heute im Einsatz stünde. Sobald wir nähere Informationen haben, werden wir sie an dieser Stelle weitergeben. Grundsätzliche Infos unter www.zeitgeist-models.eu.

Bultrains: D 5

Über unseren Facebook-Account wurden uns kürzlich von dem bulgarischen Hersteller Bultrains Fotos eines ersten Hom-Modells unserer Diesellok D 5 präsentiert. Die Fotos wirken sehr vielversprechend und zeigen ein gelungenes Modell, welches auf den Zeichnungen von Dieter Hettler und einem Gehäuse von Shapeways basiert.

Zwischenzeitlich hat Herr Slav Stoyanov von Bultrains mitgeteilt, dass das Modell über seine Homepage www.bultrains.alle.bg bestellt werden kann. Die Lieferzeit beträgt aufgrund der nebenberuflichen Fertigung ca. 9-12 Monate, bei Bestellung wird eine 50%ige Anzahlung fällig. Das Modell ist auf Wunsch auch für Spur H0e erhältlich.

Michael Hergarten



▲ Bultrains aus Bulgarien legt in Einzelanfertigung Schmalspurmodelle unserer D 5 für H0m und H0e auf. Foto: Slav Stoyanov