



Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort/ Impressum	2	Kinder, wie die Zeit vergeht!	14
Fête de la vapeur 2021 Teil 1	3	Spendenaktion VT 30: Neuer Flyer	15
Fête de la vapeur 2021 Teil 2	6	Aus dem Archiv: Dienstbefehl von 1924	16
Unser europäisches Projekt nimmt Fahrt auf	11	Blick in die Werkstatt	17
Neue Zusammenarbeit mit National-Express	12	Ausblick auf das Jubiläumswochenende	18
Fahrzeuge durch Graffiti beschädigt	12	D5 mittels 3D-Technik digitalisiert	19
Hochwasser im Kreis Ahrweiler	13	Bericht des Schatzmeisters	19

I Grußwort

Liebe Freunde, Förderer und Mitglieder der IBS,

ganze zehn Tage nach der fantastischen Veranstaltung unserer französischen Kollegen der Chemin de fer de la Baie de Somme (CFBS), der „Fête de la vapeur“, zu der wir unsere Dampflok 11sm entsandt hatten, brach über unseren Heimatlandkreis Ahrweiler eine Naturkatastrophe mit einer Wucht und Gewalt herein, deren Ausmaße selbst acht Wochen später sich immer noch kaum in Worte fassen lassen.

Noch ganz unter dem Eindruck der sehr erlebnisreichen Tage an der Ärmelkanalküste und der wunderbaren Gastfreundschaft unserer Kollegen und Freunde von der CFBS stehend – wir berichten in dieser Ausgabe ausführlich darüber – brach nach bereits mehrtägigem Starkregen eine Flut- und Hochwasserkatastrophe über das Ahrtal und den zugehörigen Seitentälern herein, bei der 134 Menschen ihr Leben und tausende Überlebende beinahe ihr ganzes Hab und Gut verloren. Nach vorsichtigen Schätzungen sind im Kreis Ahrweiler bis zu 40.000 (!) Menschen unmittelbar und mittelbar von der 9 Stunden andauernden Flutwelle betroffen. Wer in den Tagen nach der Flutnacht vom 14. auf den 15. Juli im Ahrtal zu den Betroffenen oder Helfern gehörte und nicht alleine die Bilder der Medien vor Augen hatte, war von dem Grauen der völlig entfesselten Ahr und der zufließenden Bäche, die sich zu reißenden Strömen entwickelt hatten, ganz und gar erfasst. Neben den menschlichen Schicksalen der vielen Toten, Verletzten und zu tiefst traumatisierten Menschen kommen die immensen materiellen Schäden an der Infrastruktur hinzu. Tausende die ihr Haus und ihre Betriebe verloren haben, 60 zerstörte Straßenbrücken, viele Straßen die von den Fluten hinweggespült wurden und eine jenseits von Walporzheim total vernichtete Ahrtalbahn.

Kaum mag man sich die Auswirkungen auf das Brohltal ausdenken und angesichts des Leids im Ahrtal auch nicht von „Glück“ sprechen, dass das Brohltal in Gänze von diesem Unheil verschont blieb – und damit auch unsere Brohltalbahn.

Der Vorstand hat sich seine Entscheidung, unser Jubiläumswochenende am 09. und 10. Oktober dennoch durchzuführen, nicht leicht gemacht. Aber in alle Trauer und in alles Entsetzen mischt sich allmählich auch wieder eine Aufbruchstimmung, zu der auch wir unseren Beitrag leisten wollen. So werden wir an diesem Wochenende im Oktober an zwei Tagen die Möglichkeit bieten, anlässlich des 120-jährigen Bestehens unserer Brohltalbahn mit zwei Dampflokomotiven und gemeinsam mit den im Tal ansässigen Vereinen ein wenig Kurzweil, gelebte Eisenbahngeschichte und Ablenkung von den Beschwerden des Alltags zu erleben.

Für heute verbleibe ich mit den besten Wünschen für Sie alle und im aufrichtigen, herzlichen Gedenken für die Opfer der Hochwasserkatastrophe im Ahrtal,

Ihr

Stephan Pauly, Vorsitzender der IBS

I Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsstelle:

Kapellenstraße 12, 56651 Niederrissen
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
Penningskamp 9, 44263 Dortmund-Hörde
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 / 2021 ist der
31. Oktober 2021

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

Titelbild: Lok 11sm in Frankreich: Während einer Kreuzung mit der belgischen Kastendampflok in Noyelles-sur-Mer fährt auch ein moderner französischer Normalspur-Triebzug ins Bild. Mehr als 100 Jahre liegen zwischen den verschiedenen Generationen der abgebildeten Eisenbahnfahrzeuge.

Foto: Frank Muth

Sonderfahrten / Termine

- 09. / 10. Oktober:** Bahnjubiläum „120 Jahre Brohltalbahn“
- 31. Oktober:** Saisonabschluss mit Schlachtfestfahrt
- 28. November:** Fahrt zum Weihnachtsgans-Essen
- ab 28. November:** Nikolausfahrten
- 26. Dezember:** Weihnachtsfahrt
- 31. Dezember:** Silvesterfahrt



Fête de la vapeur 2021

Der Schriftführer berichtet

▲ Lokparade am Depot von Saint-Valéry Canal: Von links sind zu sehen Lokomotive N° 2 der CFBS (Achsfolge 1'C, Hersteller Cail). Sie ist die älteste Dampflok im Bestand der CFBS, stammt aus dem Jahre 1889 und hat schon den Bau des Panamakanals und die Errichtung der Eisenbahn von Puerto Rico miterlebt. Daneben folgt Kastendampflok HL 303 (Ateliers métallurgiques de Tubize, Baujahr 1888) der belgischen Vereinigung ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) und Lok 11sm der Brohltalbahn.

Foto: Heinz-Wolfgang Lehner

Am frühen Morgen des 02. Juli machten sich zwei Autos in Sinzig bzw. Bonn auf den Weg nach Nordfrankreich. Stephan Pauly, Stefan Raab, Tobias Baaden und H.-W. Lehner wollten an diesem Freitag der offiziellen Einladung der CFBS Folge leisten und zur Eröffnungsfeier der Fête de la vapeur 2021 anreisen. Die Situation der Corona-Pandemie hatte sich in den vorhergehenden Wochen erfreulicher Weise so nachhaltig gebessert, dass für die IBS-Vertreter eine Teilnahme problemlos möglich war, ohne bei der Rückkehr nach Deutschland eine längere Quarantäne oder Schlimmeres befürchten zu müssen.

Über Aachen, Lüttich und Amiens ging es zunächst nach Noyelles-sur-Mer, dem wichtigsten Bahnhof der CFBS. Auf französischen Autobahnen lässt es übrigens sich trotz (oder gerade wegen?) der Geschwindigkeitsbeschränkung sehr gut reisen. Eine Anfahrt per Bahn wäre leider sehr viel komplizierter gewesen und rund um

die Somme-Bucht gibt es sonntags leider kaum ÖPNV!

Aus dem Titelbild der vorigen Ausgabe der „BROHLTALBAHN“ hatten aufmerksame Leser bereits ersehen können, wie unsere 11sm am 22. Juni von der belgischen Fachspedition DICK verladen und auf den Weg nach Frankreich gebracht worden war. Dienstpersonale der Brohltalbahn, darunter Frank Muth, die Familien Bickenbach und Krüll sowie Michael Haubner hatten die Lok an die Somme begleitet, um das Abladen und die ersten Probefahrten durchzuführen. Diese verliefen so erfolgreich, dass die 11sm bereits in den Tagen vor dem Fest-Wochenende reguläre Dienste des Sommer-Fahrplans übernehmen durfte.

Während ja unsere Brohltalbahn eine regelrechte Gebirgsbahn darstellt, durchfahren die Züge der CFBS überwiegend flaches Land, deutliche Steigungen gibt es nur auf dem

Streckenabschnitt zwischen Saint-Valéry und Cayeux-sur-Mer. Die Somme-Bucht gibt bei Ebbe weite Salzwiesen frei, die von kleinen Tümpeln durchsetzt sind. Hier tummeln sich unzählige Wasservögel, grasen Rinder und „Salzlämmer“, deren Fleisch als regionale Spezialität in den örtlichen Restaurants angeboten wird. Der Himmel wirkt tief, der Wind treibt zahllose Wolken vor sich her, und der Blick reicht weit bis zum Horizont.

Im Bereich der Somme-Mündung kann man ähnlich wie im norddeutschen Wattenmeer lange Spaziergänge durch die Bucht und über den Strand machen. Die Orte sind klein, viele Häuser sind nur ein- oder zweistöckig und vielfach aus roten Ziegeln errichtet, was im Baustil an das nahe Belgien erinnert. Große Ferienanlagen gibt es nur ganz wenige. Alles wirkt also sehr familiär und hebt sich auf angenehme Weise vom Rummel ab, den man im Sommer etwa an der Côte d'Azur zu erwarten hat. Mit



▲ Friedliches Nebeneinander der Gastloks im Depot von Saint-Valéry. Neben weiteren Lokomotiven sind die Lok 22 des Velay-Express und unsere 11sm im Lokschuppen abgestellt.
Foto: Fabian Grégoire



▲ Lok Nr. 22 der Voies Ferrées du Velay (ein Vierkupppler von Corpet & Louvet aus dem Jahre 1923) vor dem Depot in Saint-Valéry Canal.
Foto: Heinz-Wolfgang Lehner

dem Begriff Opalküste (Côte d'Opale) versucht der regionale Tourismus offenbar erfolgreich, sich gegen den großen Konkurrenten im Süden Frankreichs zu behaupten.

Die lokale Politik in Gestalt des Bürgermeisters von Noyelles ließ es sich jedenfalls nicht nehmen, am Freitag gegen 14 Uhr das tricolore-farbene Band vor dem Eröffnungszug, dem „Train des Mouettes“, zu durchschneiden. Zugleich wurden zwei ehemalige Gleise der SNCF wieder in Betrieb genommen. Dieser „Zug der Möwen“ brachte uns Ehrengäste anschließend zur eigentlichen Eröffnungsfeier nach Saint-Valéry-sur-Somme, und so konnten wir gleich eine Besonderheit kennen lernen, auf die die CFBS sehr stolz ist. Die ca. 5 km lange Strecke zwischen Noyelles und Saint-Valéry kann nämlich in zwei Spurweiten befahren werden. Hier liegt die Meterspur mittig zwischen den Normalspurgleisen, es handelt sich also um ein Vierschienengleis mit entsprechend aufwändigen Weichen und Kreuzungsgleisen für Normal- und Schmalspurfahrzeuge. In Noyelles wird damit der Anschluss an das übrige französische Netz sichergestellt.

In Saint-Valéry Canal liegen Lokschuppen und Werkstatt der CFBS gleich neben dem Hafenbahnhof. Hier fand dann die offizielle Eröffnungsfeier statt. Maurice Testu, erster Vorsitzender der

CFBS, begrüßte die vielen Gäste aus Frankreich, Belgien und Deutschland. Wir Vertreter der IBS wurden ausdrücklich und herzlich auf Deutsch willkommen geheißen und Stephan Pauly erhielt sogar die Gelegenheit, einige Grußworte zu erwidern. Auch der Präfekt des Departments (in Deutschland etwa mit dem Regierungspräsidenten vergleichbar) nahm höchstpersönlich an der Veranstaltung teil und lobte die Arbeit der CFBS, ging es doch in diesem Jahr nicht nur um das große Dampffestival, denn die CFBS feierte zugleich ihr

50-jähriges Bestehen (nach). Sie hatte sich 1970 gegründet, um die damaligen Reste der Société Générale des Chemins de Fer Économiques (SE) bzw. seit 1963 Chemin de Fer et Transport Automobile (CFTA) vor Stilllegung und Abriss zu bewahren. Aus der winzigen Gruppe von Eisenbahn-Enthusiasten ist in fünf Jahrzehnten eine Vereinigung mit 450 Mitgliedern herangewachsen, von denen 140 für den Verein aktiv sind bei einem harten Kern von 70 Männern und Frauen, die regelmäßig in der Werkstatt und im Betriebsdienst arbeiten.



▲ Schatzmeister Tobias Baaden filmt die Lokparade in Saint-Valéry Stadt, bei der unsere 11sm den Abschluss bildet.
Foto: Heinz-Wolfgang Lehner

Mit gut 200.000 Fahrgästen im Jahr, die auf rund 30 km Strecke mit 7 betriebsfähigen Dampfloks rund um die Somme-Mündung reisen können, hat sich die CFBS zu einem wesentlichen Faktor im regionalen Tourismus entwickelt, den die lokalen und regionalen Politiker nach anfänglicher Skepsis schätzen gelernt haben. Schließlich ist man in nur gut zwei Stunden aus dem Raum Paris sowohl mit dem Pkw wie mit dem TER (dem französischen Regionalexpress) in Noyelles, so dass nicht nur der Urlaubs-, sondern auch der Wochenend- und Freizeitverkehr für Bahn und Region eine große Rolle spielen.

Im Anschluss an die Eröffnungsfeier führen wir weiter zum Stadtbahnhof von Saint-Valéry. Auf dem Weg dorthin muss ein Zug die Somme mittels einer Hubbrücke mit schmal- bzw. normalspurigem Gleis überqueren. Im Stadtbahnhof fand dann die große Parade aller beteiligten Dampfloks statt, eifrig umlagert von den anwesenden Fotografen. Unsere 11sm erregte dabei einiges Aufsehen, sowohl wegen ihrer Größe im Vergleich zu den anderen Loks wie durch ihre Kraft. Als letzte Lok in der



▲ Unser Vorsitzender Stephan Pauly im angeregten Gespräch mit dem Schriftführer der CFBS Geoffrey Dickson während der festlichen Eröffnungsfahrt mit dem Train des Mouettes nach Saint-Valéry Stadt.
Foto: Heinz-Wolfgang Lehner

Parade schob sie die vorausfahrenden Maschinen geradezu vor sich her.

Leider mussten S. Pauly und S. Raab am folgenden Samstag schon wieder abreisen, immerhin hatten sie noch erfreuli-

che Kontakte, u. a. mit Geoffrey Nickson, dem Schriftführer im Vorstand der CFBS, anknüpfen können. Geoffrey Nickson ist Brite, lebt aber seit vielen Jahren in Frankreich und hat die Gründung der CFBS von der Pieke auf begleitet. Vor allem am Freitagnachmittag leistete er uns Gesellschaft und erläuterte uns unermüdlich die Besonderheiten „seiner“ Bahn, war aber auch neugierig auf unsere Erfahrungen.

Tobias Baaden und ich hatten an diesem Wochenende die Gelegenheit, das gesamte Streckennetz der CFBS, teilweise sogar mehrfach und in unterschiedlichen Zuggarnituren zu bereisen und die einzelnen Orte ein bisschen näher kennen zu lernen. Unsere 11sm verkehrte an allen Tagen zwischen Noyelles und Le Crotoy im Nordosten der Bucht. Hier war das Gleis 2018 gründlich durchgearbeitet worden und bot der ja nicht ganz leichten 11sm ein ideales Terrain. So konnte die Lok (und die Personale) vor den zahlreichen Zügen zeigen, zu welchen Zugleistungen sie fähig ist. Entsprechend beeindruckt waren auch die Fahrgäste, denen sich dank der bereitgestellten Wagengarnituren ein



▲ Einfahrt von Lok Nr. 22 der Voies Ferrées du Velay in den Bahnhof von Lanchères Pende mit Fabian Grégoire als Lokführer. Lanchères Pende ist Station für Zugkreuzungen auf dem Streckenast nach Cayeux.
Foto: Heinz-Wolfgang Lehner



▲ Bekohlung von Lok 11sm und VfV Nr. 22 an der Werkstatt von Noyelles-sur-Mer. Wie man sieht, helfen auch die Mitarbeiter der anderen Bahnen kräftig mit.

Foto: Fabian Grégoire

überaus buntes Bild vom einstigen Reiseverkehr auf der Schmalspur bot, darunter wunderschön restaurierte Personenwagen der SE Erster bis Dritter Klasse mit reinen Holzaufbauten. Und guten Bekannten sind wir auch begegnet, besitzt die CFBS doch genau wie die Brohltalbahn sechs Reisezugwagen der Berner Oberland Bahnen (BOB) mit offenen Plattformen aus der letzten Bauserie.

Die Züge waren an beiden Tagen fast alle sehr gut besetzt, der Zuspruch der Besucherinnen und Besucher also äußerst erfreulich. Ein großes Zelt mit Modellbahnanlagen und Eisenbahn-Souvenirs bot in Noyelles zusätzliche Attraktionen. Auch aus der Frühzeit des

Dampfverkehrs gab es einiges zu sehen, darunter war der Nachbau eines Cugnot-Dampfwagens aus dem 18. Jahrhundert. Die CFBS hatte sich überdies penibel auf die Corona-Bedingungen eingestellt, Besucher und Fahrgäste verhielten sich angenehm diszipliniert. Die örtliche Gendarmerie patrouillierte gleichwohl über das Festgelände in Noyelles und monierte jede Maske, die nicht korrekt saß!

Zu den weiteren Höhepunkten unserer Reise gehört das Wiedersehen mit unseren Partnern und Eisenbahnfreunden vom Velay-Express, die mit ihrer Lok No. 22 040-T, einem eleganten Vierkupppler von Corpet & Louvet aus dem Jahre 1923, ebenfalls am Festival teilnahmen. Fabian Grégoire, der erste Vorsitzende, hatte seine Lokmannschaft begleitet und schichtweise selbst das Führen der Lok übernommen. Liebenswerter Weise hat er uns einige Bilder der 11sm aus seiner Sicht überlassen. Dafür sagen wir auch an dieser Stelle herzlichen Dank!

Die Betriebspersonale der beteiligten Vereine trafen sich abends im Bereich des Depots von Saint-Valéry Canal oder in ihrer Herberge und schafften es, auch ohne vertiefte Sprachkenntnisse miteinander zu fachsimpeln und das mitgebrachte Bier zu genießen. So sind in den vierzehn Tagen, die das Festival mit Vor- und Nachbereitungszeit insgesamt in Anspruch genommen hat, viele neue Kontakte entstanden.

Natürlich wird die IBS die Beziehungen zur CFBS nicht abreißen lassen. Wir haben uns bei den französischen Kollegen nicht nur für die großzügige Gastfreundschaft offiziell bedankt, sondern sie natürlich auch zum Gegenbesuch im Brohltal eingeladen.

Der erste Ausflug unserer 11sm auf fremde Gleise außerhalb des Brohltals war also eine rundum gelungene Sache. Und gerade nach den langen und bedrückenden Monaten der Corona-Pandemie wurde die Fête de la vapeur 2021 für alle Beteiligten zu einem wunderschönen und lange nachwirkenden Erlebnis!

Heinz-Wolfgang Lehner

Fête de la vapeur 2021 Erlebnisse eines Lokführers

Wie bereits in den vergangenen Ausgaben thematisiert, nahm Lok 11sm an der Fête de la vapeur in der französischen Region Baie de Somme teil. Die belgische Spedition Dick hatte die Lok am 22. Juni in Brohl aufgeladen und innerhalb einer zweitägigen Reise zum Zielort verbracht.

Dabei fuhr unsere Malletlok erstmals in ihrer 115-jährigen Geschichte außerhalb des Brohltals. Man mag sich hierbei einmal schmunzelnd die Frage stellen, wie man damals geschaut hätte wenn



▲ Die belgische Spedition Dick hat Lok 11sm am 24. Juni sicher in Frankreich angeliefert.



▲ An der Station Cayeux-sur-Mer posiert Lok 11 ungewöhnlicherweise VOR dem Bahnhofsgebäude. Im Vordergrund die Skulptur „Weichensteller“.

einem gesagt worden wäre, dass sie nicht nur eine so lange Zeit überdauern, sondern auch noch zu einem vergnüglichen Fest – ausgerechnet nach Frankreich – transportiert werden würde. Umso glücklicher darf man sein, dass dies alles heute möglich ist.

Zwischenzeitlich hatte sich das Team des IBS-Betriebspersonals, bestehend aus Frank Muth sowie den Familien Bickenbach und Krüll ebenfalls auf die Reise begeben und in Saint Valéry Quartier bezogen. Trotz natürlicher Sprachbarrieren war der Empfang ebenso freundlich wie herzlich und die Gastgeber hießen unsere Abordnung neben

▼ Die nächste Probefahrt führte nach Le Crotoy. Am schönen Fachwerkklokschuppen wurde Wasser genommen.



▲ Martin Bickenbach am Regler während 11sm in Saint Valéry vor pittoresken Hausfassaden entlang fährt.



▲ Umsetzen im Zielbahnhof Saint Valéry Port. Das Foto dokumentiert die belgisch-französisch-deutsche Gemeinschaftsleistung die für eine Veranstaltung dieses Formats nötig war.



▲ Da die Lok für die Probefahrt ohnehin schon angeheizt war, wurden auch gleich ein paar Zugleistungen übernommen. Hier ein Zug auf der Strecke nach Cayeux-sur-Mer.

den zahlreichen anderen Gästen willkommen. Nach dem Abladen am 24. Juni stand zunächst ein gründlicher Check an. Wie erwartet war alles gut angekommen und die Lok konnte vor Ort angeheizt werden.

Am 25. Juni standen dann Probefahrten über die verschiedenen Streckenteile der Chemin de Fer de la Baie de Somme an. Obschon hier vieles anders ist als man es von der Brohltalstrecke kennt und es, wie den Bildern zu entnehmen ist, auch die eine oder andere Kuriosität

▼ Zu wenig Platz für eine Weiche? In Saint-Valéry Port dient eine Drehscheibe als Lösung.



▲ Auch das gehört selbstverständlich dazu: Kühle Getränke trugen am Abend zur Überwindung der Sprachbarrieren in geselliger Runde bei. Die Gastfreundschaft der französischen Veranstalter ist hier nochmals lobend zu erwähnen.



▲ Die Vorbereitung für die Lokparade am Freitag, 02. Juli sind im Gange.



▲ Abschlussbild von der in dieser Form einzigartigen Lokparade mit insgesamt acht Dampfzügen.

zu bewundern gibt, fanden sich sowohl Personal als auch Lok auf Antrieb gut zurecht. So ließ man es sich auch nicht nehmen, an den folgenden Tagen gleich einige Zugleistungen von der CFBS, welche normalerweise mit Dieselloks bespannt sind, mit zu übernehmen. So stand Lok 11sm während der ganzen zehn Tage ununterbrochen unter Dampf und bewährte sich hierbei hervorragend.

Schon im Vorfeld der eigentlichen Festveranstaltung entwickelte sich eine gute Chemie, sowohl im Verhältnis zu den Gastgebern, als auch den anderen Besucherteams. Insgesamt sieben Gastloks waren zugegen, unter anderem vom luxemburgischen „Train 1900“, dem französischen „Velay Express“ und vom belgischen „Straßenbahnmuseum Thuin“. Unter den genannten, sowie der CFBS und der IBS fuhren auch manches Mal Austauschlokführerinnen und Lokführer auf den jeweils anderen Fahrzeugen. Am Abend wurde dann, ggf. mit Englisch als Brückensprache oder zur Not mit Hand und Fuß, gefachsimpelt. Bei gekühlten Getränken herrschte nicht nur freundschaftliche



▲ Auch Konstruktionen abseits der Norm waren mit von der Partie. Hier mit im Bild, die luxemburgische Kastendampflok vom „Train 1900“

Atmosphäre, sondern auch beste Stimmung.

Am Freitag, dem 02. Juli begann dann das eigentliche Festwochenende mit einer großen Lokparade. Hierbei fuhren zunächst alle Fahrzeuge einzeln an

den Zuschauern vorbei, wurden dann in Saint Valéry zusammengekoppelt um nochmals als Verbund von acht Dampfzügen unter tosendem Pfeifen die staunenden Gäste zu passieren.

Samstags und sonntags ging das Spek-

takel der Fête de la vapeur dann über die Bühne. Zahllose Züge folgten einander über die verschiedenen Strecken und die Fahrgäste hatten an fast allen Stationen etwas zu bestaunen. Von klassischen Kostümen über Oldtimerbusse und auch einen Nachbau von Cugnots Dampfswagen gab es viel zu bewundern. Ein Dutzend der Züge wurde hierbei von unserer 11sm bespannt, die ihre Leistung, wie erwartet, ohne Tadel unter Beweis stellte. So konnten alle Beteiligten am Sonntagabend glücklich und verdienterweise die gelungene Veranstaltung in froher Runde ausklingen lassen.

Die folgenden Tage standen dann im Zeichen des Abschieds. Montags wurde abgerüstet und Lok 11sm wieder reisefertig gemacht, damit für den Transport Richtung Brohl alles bereit war. Wieder verbrachte die Spedition die Lok innerhalb zwei Tagen bis zum 07. Juli sicher in die Heimat zurück.



▲ Gastlokföhrerin Cecile am Regler der 11sm beweist, dass Eisenbahn kein reines Männenhobby ist.

▲ Auch das Rahmenprogramm konnte sich sehen lassen. Hier drei Protagonisten in historischen Kostümen am Bahnhof Noyelles.

Für alle Beteiligten wird die Zeit in Frankreich noch lange in schöner Erinnerung bleiben und mit manchem neu geknüpften Kontakt wird es zu gegebener Zeit ein freudiges Wiedersehen geben. So trug die schöne Aktion maßgeblich zur Verständigung zwischen den Nationen bei.

Frank Muth



▲ Umgekehrt geht es natürlich auch. Frank Muth zu Gast auf der französischen Lok.

LOCOS EUROPA – unser europäisches Projekt nimmt Fahrt auf

Der Besuch unserer Freunde vom Velay Express vor fast 2 Jahren hatte nicht nur die Gründung einer Partnerschaft zwischen zwei Betreibern einer Meterspurbahn im Gebirge zum Anlass, es ging auch um den Grundstein für ein europäisches Projekt, bei dem Museumsbahnen aus der EU Dampflokomotiven der gleichen Bauserie mit Unterstützung der Union gemeinsam aufarbeiten.

Besonders Fabian Grégoire, der Vorsitzende des Velay Express, ist hier unermüdlich tätig und hat es zwischenzeitlich geschafft, zwei weitere französische Vereinigungen und eine Museumsbahn in Spanien für das Projekt zu gewinnen, das nun den Titel LOCOS EUROPA (Lokomotiven für Europa) trägt.

AMTUIR, das Museum der Innerstädtischen Transportmittel in der Ile-de-France in der Nähe von Paris, ist der Besitzer der Lokomotive Blanc & Misseron No. 3, ex Tramways des Deux-Sèvres, die 1971 in ihre Sammlung aufgenommen wurde. Diese Lok ist die Zwillingsschwester aus der gleichen Serie wie die No. 3 der Hulleras Vasco Leonesa, aufbewahrt von der CIFVM VAPOR MADRID. Die spanische Lok ist zwar im Laufe der Jahre verändert worden und besitzt nicht mehr das doppelte Führerhaus und das Dach, aber es handelt sich sehr wohl um die gleiche Maschine.

Nun sind die Verantwortlichen von AMTUIR damit einverstanden, ihre Lokomotive den Kollegen von der Vereinigung CFA in Montmarault anzuvertrauen. Dort in der Auvergne befindet sich das Museum der Chemin de fer de l'Allier.

Auf diese Weise sind auf dem Gebiet der Region Auvergne-Rhône-Alpes zwei Lokomotiven zu restaurieren, die jede eine

Schwesterlok in Europa besitzt:

- die Mallet E166 des Velay Express von Haute-Loire hat als Schwes-
termaschine die Mallet Henschel E168
der IBS
- die Blanc & Misseron No. 3
AMTUIR/CFA im Allier hat mit der
Blanc & Misseron No. 3 HVL eine
Schwester in Madrid bei der CIFVM
VAPOR

Dadurch entsteht nicht nur eine trinationale Partnerschaft von drei Ländern der EU auf dem Gebiet der Bewahrung historischer Eisenbahntechnik. Durch diese Projektstruktur und Zusammenarbeit soll auch mehr Nachdruck gegenüber den regionalen politischen Gremien entstehen, wenn es um deren Unterstützung bei der Gewinnung von Finanzmitteln aus den Fördertöpfen der EU geht.

Fabian Grégoire hat angekündigt, an unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung teilzunehmen. Wir freuen uns sehr darüber und werden sicherlich weitere Details zu diesem Projekt erfahren.

Wer neugierig geworden ist, findet hier mehr Informationen über die beteiligten Vereinigungen:

Voies Ferées du Velay/Velay Express:

<https://velay-express.fr/>

Der Internet-Auftritt der CFA ist hier zu finden: <https://chemin-de-fer-de-l-allier.business.site/>

Die Internet-Seite der CIFVM/VAPOR MADRID lautet:

<https://www.vapormadrid.org/>

Heinz-Wolfgang Lehner



▲ Fabian Grégoire und Heinz-Wolfgang Lehner stehen am 18. September 2021 vor unserer aus Portugal stammenden Mallet-Dampflok E 168, deren Aufarbeitung Teil eines europäischen Projekts werden soll.
Foto: Heinz-Wolfgang Lehner

Neue Zusammenarbeit mit National Express

Der britische SPNV-Anbieter National Express (NX) ist seit einigen Jahren im Rheinland unterwegs. Mit elektrischen Triebzügen des Typs Bombardier Talent 2 bedient das Unternehmen die Linien RE 7 (Krefeld – Köln – Münster – Rheine) und RB 48 (Bonn – Köln – Wuppertal). Auch die durch Brohl fahrende Linie RE 5 (Koblenz – Köln – Wesel) ist im Rahmen der Ausschreibung des „Rhein-Ruhr-Express“ an NX vergeben worden.

Die Talent-Fahrzeuge der erstgenannten Linien, welche im Besitz der Aufgabenträger NVR, VRR und NWL sind, erhalten nun auf unserem Umladebahnhof in Brohl eine äußerliche Be-



▲ Im Umladebahnhof werden die Triebzüge durch eine Spezialfirma poliert, so dass der Lack anschließend wieder „wie neu“ aussieht.

Fotos: Felix Keldenich

▲ Mit unserer Jung-Lok D 8 haben wir am 19. Juni 2021 die ersten Triebzüge von National Express aus dem DB-Bahnhof in unseren Umladebahnhof rangiert. Dies geschieht nun regelmäßig zwecks Auffrischung der Lackpolitur.

handlung der Außenhaut. Hierzu wird etwa alle drei Wochen ein Triebwagen (teilweise auch Doppeltraktionen) in Brohl zugestellt und erhält dann innerhalb von zwei Tagen eine Politur. Unsere Betriebs-GmbH stellt hierfür die Rangierdienstleistungen sowie Wasser und Strom. Bei der BEG hat NX entsprechende Gleisanlagen angemietet.

Stefan Raab

Fahrzeuge durch Graffiti beschädigt

Im Umladebahnhof Brohl hat es am 18. Juni 2021 leider einen Anschlag sog. Graffiti-Künstler gegeben. Hierbei sind mehrere unserer Normalspurfahrzeuge beschädigt worden, u.a. die erst kürzlich lackierte O&K-Lok. Besonders betroffen war unser grün/beige lackierter Bn-Wagen.

Neben den finanziellen Schäden erzeugen derartige Ereignisse leider stets auch einen nicht unerheblichen organi-



satorischen Aufwand rund um die dann notwendigen Themen Anzeige bei der Polizei, Umrangieren der Fahrzeuge, Einteilen von Personalen zum Reinigen und Neulackieren usw..

Stefan Raab

▲ Unseren grün/beigen Bn-Wagen hat es beim jüngsten Graffiti-Anschlag am schlimmsten erwischt: Der Wagen ist halbseitig beschmiert worden. Das Foto zeigt das Fahrzeug verschwommen um das „Kunstwerk“ nicht noch mit Veröffentlichung zu belohnen. Foto: Stefan Raab

Hochwasser im Kreis Ahrweiler Brohltalbahn verschont

Schier unglaubliche Regenfälle haben in der Nacht vom 14. auf den 15. Juli u. a. im Kreis Ahrweiler schwere Verwüstungen angerichtet. Insbesondere das Ahrtal war von einem seit fast 200 Jahren nicht mehr erlebten Hochwasser betroffen, welches nicht nur unfassbar viele Menschen von jetzt auf gleich sprichwörtlich „überrollt“ hat, sondern auch über 130 Menschen das Leben kostete.

Eisenbahntechnisch war das Unwetter ebenfalls eine Katastrophe: Die Ahrtalbahn ist im Bereich Heimersheim schwer beschädigt und westlich von Walporzheim kaum noch vorhanden. Alleine zwischen Walporzheim und Ahrbrück sind mindestens sieben Eisenbahnbrücken schwer beschädigt bis nicht mehr vorhanden, so dass der Wiederaufbau vsl. Jahre dauern wird. Für den unteren Streckenabschnitt zwischen Remagen und Walporzheim wird indes eine eingeschränkte Wiederinbetriebnahme noch im Laufe des Jahres prognostiziert.

Ebenfalls schwere Schäden trugen die Voreifelbahn zwischen Bonn und Euskirchen, die komplette Oleftalbahn im Schleidener Tal sowie insbesondere

auch die Eifelhauptbahn zwischen Euskirchen und Ehrang davon. Während aus dem Oleftal zum Redaktionsschluss noch kein Sachstand zum Wiederaufbau bekannt ist, wird dieser nach Angaben von DB Netz für die Eifelstrecke bis „mindestens Ende 2022“ dauern – aufgrund der Schwere der Schäden ist aber von einem deutlich längeren Zeitraum auszugehen. Der Eifelquerbahn e. V. sowie der Zweckverband SPNV Nord haben daher mit Vehemenz die Prüfung der Befahrbarmachung der unbeschädigten Eifelquerbahn zwischen Kaisersesch und Gerolstein gefordert. Ziel ist es hierbei zum Einen die u. a. in Gerolstein „gestrandeten“ Fahrzeuge bergen und in die Werkstätten überführen zu können und zum Anderen überhaupt eine Bahnanbindung der Eifel in überschaubarem Zeitraum wieder herstellen zu können.

Von der Katastrophe relativ unbeschadet überstand glücklicherweise unsere Brohltalbahn die Flutnacht. Die Regenfälle waren im Brohltal nicht so extrem und der Brohbach hat – im Gegensatz zur Ahr – ein recht beschränktes Einzugsgebiet. Somit waren am nächsten Morgen erfreulicherweise nur einzelne

umgestürzte Bäume oder leichte Überspülungen im Gleisbereich mit Eintrag von Sediment festzustellen. Für eine Erkundungsfahrt per Skl ist somit am 15. Juli das Vormittags-Zugpaar entfallen, während der Verkehr am Nachmittag bereits wieder planmäßig rollte.

Dennoch waren wir im Nachgang der Flut in Sachen Hochwasser im Einsatz: Durch die geringe eigene Betroffenheit war es uns möglich in den Tagen nach der Flut die beiden bahneigenen Radlader, einen Bagger und zweitweise bis zu vier Mitarbeiter der Betriebs-GmbH zu Räumzwecken im Ahrtal zur Verfügung zu stellen.

Michael Hergarten

† Bonn, 14. Juni.

Die Gemüthe sind kaum auf dem Felde wiederzuerkennen, so stark war der Hagelschlag. Die Kartoffelsträucher haben nur noch kleine Aeßen statt Blätter und werden daher wahrscheinlich neue Keulen ansetzen, die aber befanntlich ungenießbare Kartoffeln werden. So traurig sieht sich Alles in unserer Umgegend an und doch müssen wir noch Gott danken, daß er uns vor anderen Ueelen sehr verhehete, denn eben am Rheine im Brehl und Breißiger Thale hat der Weltkenbruch noch viel größeres Unheil angerichtet. Der Brehlthoch, dieses kleine Flüsschen von kaum mehreren Fuß Breite, welches den Teufeln auf seiner Wanderung vom Ladersee durch das dertige Thal begleitet und ihm den Weg nach dem Rheine zeigt, ist innerhalb kurzer Zeit zu einem wilden Bergstrom angeschwellen, der die ganze Breite der Bergschlucht ausfüllte und sämtliche Trag-Bühnen, viele Häuser, Bäume und Sträucher, ja Menschen hinwegraffte und dem Verderben zuführte. Die Zahl der Unglücklichen (woraunter namentlich verschiedene Personen genannt werden, die sich auf einer Pfingstreise befanden), welche in dem Wasser ihren Tod gefunden haben, wird noch sehr verschieden angegeben. Ungefähr 15 Personen werden vernimmt. Es ist natürlich, daß das Dorf Brehl auch von dem Weltkenbruche sehr zu leiden hatte. Dort wurden 4 Häuser ganz von den tobenden Wellen zusammengerissen und die Eisenbahn- und Landstraßenbrücke völlig zerstört. Die Eisenbahn-Verbindung, welche, wie wir schon berichteten, unterbrochen war, ist nunmehr für den Personenverkehr zwischen Köln und Koblenz wieder hergestellt, und zwar derart, daß die Reisenden bis vor den Brehlthoch gefahren werden und dort mittels einer provisorischen Brücke zu Fuß nach der andern Seite gelangen, um auf einem bereitstehenden Zuge weiterbefördert zu werden. In dem Dorfe Burgbrehl sind viele Häuser und Scheunen dem andrängenden Wasser erlegen, eben so ward die Heiweißfabrik und anliegende Wohnung, beides dem Herr Rheinis zugehörig, zertrümmert. Das Unglück und der Jammer der armen Landleute, welche durch das Unwetter so unglücklich gemacht sind, soll herzzerreißend sein. Eine ganze jüdische Familie aus Brehl kam um und viele Familien vermissen einzelne ihrer Angehörigen. —

▲ Hochwasser im Brohltal 1859: Die Bonner Zeitung berichtete am 15. Juni 1859 von den verheerenden Folgen und den kreativen Notfahrplänen der damaligen Eisenbahner. Was pragmatisch klingt, ist im Deutschland des 21. Jahrhunderts kaum mehr vorstellbar.



▲ Im Bereich des Bahnübergangs in km 1,0 ist das Gleis geringfügig überschwemmt und mit Sediment bedeckt worden. Größere Schäden waren durch das Starkregenereignis am 14./15. Juli 2021 glücklicherweise nicht zu verzeichnen. Foto: Markus Degen

Kinder, wie die Zeit vergeht!

Schon viel ist über die Brohltalbahn geschrieben worden, aber noch nie etwas über all' die Kinder, die seit 120 Jahren am Schienenstrang stehen und den Zügen zuwinken. Auch ich gehörte dazu, als wir in Burgbrohl auf dem Eulenberg oder am ehemaligen Haltepunkt „Burgbrohl West“ im „Bahnhäuschen“ spielten. Die Brohltal-Eisenbahn ist ein wichtiges Stück Kindheit.

Viel Spaß hatten die beiden Brohler Mädchen Ilaria Müsgen und Sara Basibüyük mit 2 und 4 Jahren, als sie zum „Tag des offenen Denkmals“ am 10. September 2006 erstmalig die riesengroße

Dampflok 11sm erkundeten. Ein eindrückliches Erlebnis, das sie nach 15 Jahren wieder zurück zum Ort des Geschehens führte. „Ich fand's damals ganz aufregend“, erinnert sich die heute 19-jährige Sara. Und auch die heute 17-jährige Ilaria war begeistert, als ihre Mutter sie ins Führerhaus mit all den vielen geheimnisvollen Rädern und Hebeln hob.

Damals hatte die Lok noch einen grauen Anstrich und keiner glaubte so recht, dass die Maschine jemals wieder unter Dampf stehen könnte.

Meine Fotos entstanden 2006 beim zufälligen Treffen am „Tag des offenen Denkmals“. Und der Gedanke, die gleichen Bilder noch einmal zu machen, ließ mich nicht los. Über Iris Müsgen, Mutter von Ilaria und Tante von Sara, kam nach 15 Jahren endlich das erneute Treffen am Lokschuppen der Brohltalbahn im Juni 2021 zustande.

Ilaria und Sara, sie stehen für die vielen Jungen und Mädchen, die an und mit der Brohltalbahn aufgewachsen sind und eine Liebe zur Bahn entwickelt haben. Im Brohltal gehört die Bahn einfach zum Leben dazu.

Eberhard Thomas Müller



▲ Die selben Mädchen, die selbe Lok, die gleichen Szenen: Nach 15 Jahren besuchten uns Ilaria Müsgen und Sara Basibüyük aus Brohl erneut auf der wieder betriebsfähigen Dampflok 11sm und erinnerten sich an ihren ersten Besuch zum „Tag des offenen Denkmals“ 2006.



▲ Aus dem kleinen Mädchen Ilaria ist eine heute 17-jährige junge Dame geworden und auch die Lok hat den alten grauen Anstrich gegen frisches Grün getauscht. Ilaria Müsgen grüßte im September 2006 und im Juni 2021 vom Führerstand der 11sm.

Fotos: Eberhard Thomas Müller

Spendenaktion VT 30: Neuer Flyer

Mit dem Versand der letzten Ausgabe unserer Vereinszeitschrift konnten Sie ihn bereits in den Händen halten: Im Rahmen der Spendenaktion zur Wiederinbetriebnahme des Triebwagens VT 30 haben wir einen Flyer aufgelegt um potenziellen Spendern das Projekt vorzustellen.

Neben dem Versand an alle IBS-Mitglieder wird der Flyer selbstverständlich

auch am Bahnhof Brohl, in den Zügen und bei öffentlichen Veranstaltungen verteilt. Sofort nach dem Erscheinen ist die digitale Version zudem auf unserer Internetseite platziert worden. Mit Rücksicht auf die von der Hochwasserkatastrophe an der Ahr Betroffenen und den dortigen hohen Bedarf an Spenden ist eine weitere Online-Bewerbung (z. B. über Facebook) sowie eine Pressemeldung zum Projekts allerdings zunächst

zurückgestellt worden. Beides soll im Herbst nachgeholt werden.

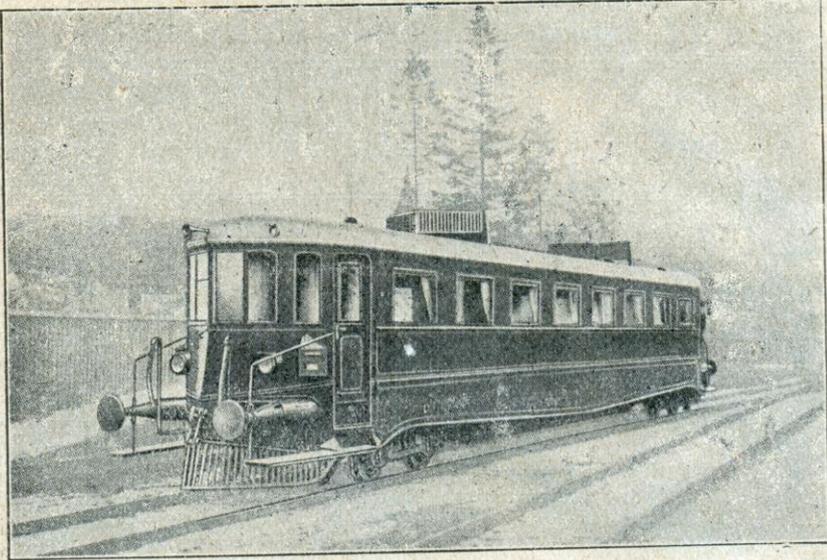
Der Flyer selbst stellt das Fahrzeug und das Aufarbeitungsprojekt übersichtlich und reich bebildert dar. Sollten Sie weitere Exemplare zur Verteilung benötigen, melden Sie sich gerne in unserem Verkehrsbüro. Wir senden Ihnen die Flyer gerne zu.

Über den aktuellen Spendenstand berichtet Tobias Baaden auf Seite 19.

Michael Hergarten

Brohltal-Eisenbahn

BROHL am Rhein

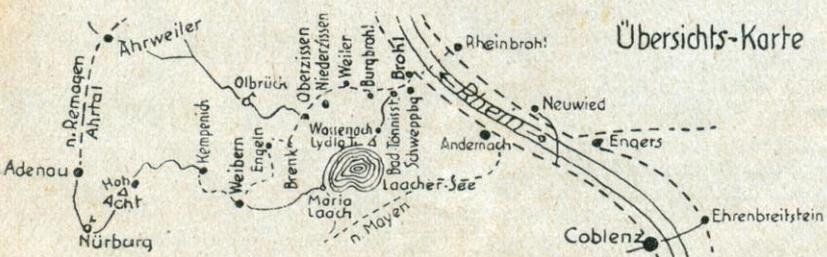


Triebwagenfahrten

nur für den **Personenverkehr**, anschliessend an die Staatsbahnzüge ab BROHL nach dem **Brohltale**, dessen einzigartige Naturschönheiten jeden Naturfreund begeistern.

Folgende Fahrten sind zu empfehlen:

Triebwagenfahrt bis Bad Tönnisstein, anschl. Fusstour über Wassenach—Lydiatum—Laacher See ca. 6 Kilometer.
 " bis Oberzissen anschl. Fusstour zur Olbrück, 3 Kilometer, weiter bis ans Ahrtal, ca. 15 Kilometer.
 " bis Kempenich, anschl. Fusstour über Hohe Acht—Nürburg—Adenau, ca. 20 Kilometer.





VT 30 soll wieder fahren!



Projekt zur Wiederinbetriebnahme des Triebwagens VT 30

Wir bitten um Ihre Spende!




◀ Im Ahrtal-Reiseführer von 1925 erschien diese Werbeanzeige der BEG. Da der VT 50 erst Mitte 1925 vom Hersteller Deutsche Werke Kiel (DWK) geliefert wurde und man dennoch schon mit einem modernen Fahrzeug werben wollte, behelf man sich bei Drucklegung des Reiseführers mit der Abbildung eines fremden Triebwagens. Es handelt sich ebenfalls um einen VT von DWK, allerdings der Bauart „Spitzmaus“, wie sie in den Jahren 1921 bis 1923 an verschiedene Bahnen zur Auslieferung kam. (Archiv IBS)

Aus dem Archiv: Dienstbefehl von 1924

Dampflok

Dienstbefehlsmappe A II Nr. 54

Brohl, den 31. M a i 1924

An

alle Stationen, Werkstätte, Bahnmeisterei das Zug u. Lokomotivpersonal.

Mit Rücksicht auf die in jetziger Jahreszeit auftretende grössere Gefahr, welche durch den Funkenauswurf der Lokomotiven entsteht, bringen wir die wiederholt, zuletzt in den Dienstbefehlen A I Nr. 12 u. 114 mitgeteilten Vorschriften über die zu ergreifenden Sicherungsmassnahmen in Erinnerung.

Wir haben ferner wiederholt festgestellt, dass in letzter Zeit häufig der hölzerne Bodenbelag sowie die Holzschwellen auf den Brücken durch herausfallende glühende Kohlenstückchen anbrannten, und ordnen daher in Ergänzung der genannten Dienstbefehle folgendes an. Beim Befahren der Brücken mit Holzbodenbelag sind an den Lokomotiven die Aschkastenklappen zu schliessen, da hierdurch ein Herausfallen von glühenden Kohlenstücken, und infolgedessen hervorgerufene Brände vermieden werden.

Bei vorkommenden Brückenbränden, welche nachweislich durch Nichtschliessen der Aschkastenklappen entstanden, wird das betreffende Lokomotivpersonal zur Rechenschaft gezogen und bestraft.

Allen in Frage kommenden Bediensteten ist dieser, sowie nochmals die Dienstbefehle Nr. 12 u. 114 zur Kenntnis zu bringen und die Kenntnissnahme durch Namensunterschrift zu bescheinigen.

DIREKTION
DER
BROHLTAL-EISENBAHN
gez. Hartmann

Am 31. Mai 1924 erging dieser Dienstbefehl der Direktion an das Lokpersonal der BEG. Offenbar mit ernstem Hintergrund und aus gegebenem Anlass wurde auf das Verbot hingewiesen, glühende Kohlestückchen auf Brückenbohlen fallen zu lassen, um Brände zu verhindern.

(Archiv IBS)



Blick in die Werkstatt

▲ Frisch lackiert präsentiert sich Wagen 117 nach erfolgter Hauptuntersuchung am 02. September 2021 anlässlich einer Probefahrt.

Foto: Uwe Schreier

In der Saison des Vulkan-Expreß' steht der Betrieb des Zuges im Vordergrund, weshalb es in der Werkstatt etwas ruhiger zugeht. Dennoch sind in den letzten Wochen und Monaten einige Arbeiten erledigt worden:

Lok D 2

An der Maschine laufen die Arbeiten zur Hauptuntersuchung weiter. Dabei stehen die Achslagerführungen nebst den Achslagerkästen im Fokus. Auch wurden bei der Gelegenheit weitere, zuvor immer wieder verschobene Arbeiten angegangen. Zum Bahnfest soll die Lok wieder dem Betrieb zur Verfügung stehen.

Wagen 117

Der Wagen hat eine Hauptuntersuchung erhalten und ist Anfang September wieder dem Betriebsdienst übergeben worden. Dabei erfuhr er auch eine optische Auffrischung durch Aufbringen eines neuen Decklacks.

Lok 218 396

Die Lok weilte im Sommer für einen Tag bei den Kollegen der HGK in deren Werkstatt in Brühl. Dabei wurden die Radreifen leicht abgedreht. Einen Tag später bespannte die Maschine schon wieder den Alu-Zug, welchen sie umlaufbedingt von unserer 295 049 in Linz übernahm.

Lok 295 049

Wie im letzten Heft angekündigt, ist unsere 295 049 von Ihrer Hauptuntersuchung aus Dortmund zurückgekehrt. In den letzten Wochen vertrat sie die 365 733, die für Reparaturen in Neuwied weilte, in Limburg, bevor sie die Arbeiten rund um Neuwied wieder übernahm. 365 733 steht inzwischen wieder in Limburg für die Holzzüge zur Verfügung.

Umladebahnhof

Auf LED-Beleuchtung wurde vor einigen Wochen die Beleuchtungsanlage im Umladebahnhof umgestellt. Das Gleisfeld ist damit deutlich besser ausgeleuchtet. Insbesondere durch das Aufstellen zusätzlicher Doppelleuchten zwischen den Gleisen 6 und 7 ist auch dem Vandalismus dadurch etwas Einhalt geboten. Weitere Leuchten sollen noch aufgestellt werden.

Halle Neuwied

Um besser rund um die Normalspurfahrzeuge in der Halle Neuwied arbeiten zu können, wurde in Absprache mit dem Vermieter DB Immobilien eine kleine Seitenrampe in der Halle abgebrochen. Nunmehr kann rund um die Fahrzeuge ohne Einschränkungen gearbeitet werden. Sollte eine Rampe bzw. eine Bühne bei den Arbeiten benötigt werden, bedienen wir uns zukünftig flexiblen Mobillösungen.

Stefan Raab

Ausblick auf das Jubiläumswochenende

In diesem Jahr feiern wir 120 Jahre Brohltalbahn, wobei es mit dem „Feiern“ zu Pandemiezeiten nicht so ganz einfach ist. Das ursprüngliche Bahnfest-Wochenende Mitte August hatten wir aufgrund der unklaren Corona-Entwicklung schon recht früh auf den 09. / 10. Oktober verschoben. Dieser Termin steht nun unmittelbar vor der Tür und die steigende Impfquote lässt uns hoffen, dass wir das Jubiläum würdig begehen können!

Gastlok „Hoya“

Im Brohltal zwischen Brohl und Oberzissen haben wir wieder einen Fahrplan im Stundentakt vorgesehen. Die Steilstrecke nach Engeln wird alle zwei Stunden befahren. Unterstützung im Fahrzeugumlauf werden wir in diesem Jahr vom Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) in Form der Dampflokomotive „Hoya“ erhalten. Diese ehemalige Lok der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya wird gemeinsam mit unserer 11sm das Highlight auf der Strecke werden! Mit den Dieselloks D1, D2 und D5 sind wir zudem auch für die Engelner Umläufe gut gerüstet.



▲ Dampflokomotive „Hoya“ des DEV ist das Highlight des diesjährigen Jubiläums und wird unseren Fuhrpark verstärken.

Foto: Dennis Mellerowitz

Wir freuen uns mit Lok „Hoya“ ein interessantes Gastfahrzeug gefunden zu haben, das unser Jubiläum bereichert – vielen Dank an den DEV!

Historischer Bus

Als äußerst beliebt hat sich 2017 der historische Bus von 1986 des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn (HV SWB) erwiesen. Wir haben das Fahrzeug daher wieder eingeplant: Alle zwei Stunden wird der Bus von Engeln über Weibern nach Kempenich fahren und seine Tour von dort über Spessart und Niederdürenbach fortsetzen nach Oberzissen und Niederzissen. Der Bus verkehrt als Linie 866 und bedient alle am Lini-

enweg gelegenen Zwischenhaltstellen. In Niederzissen wird mit einem Halt an der Haltestelle Kirche auch die ehemalige Synagoge, in Kempenich zudem der Erlebniswald Steinrausch direkt angebunden.

Spannendes Programm an den Stationen

Trotz der durch Corona nicht einfachen Planungsvoraussetzungen ist es gelungen, gemeinsam mit den meisten Gemeinden im Brohltal und den örtlichen Vereinen auch an den Unterwegsbahnhöfen ein spannendes Programm zusammenzustellen. Besonders hervorzuheben sind die Aktivitäten der Heimatvereine! Der Verein aus Weibern bietet an beiden Tagen je zwei geführte Wanderungen auf unserer ehemaligen Bahntrasse bis nach Kempenich an. Dabei werden an vielen Stellen historische Aufnahmen mit der heutigen Situation verglichen – man kann hier also auf Spurensuche gehen! In Oberzissen hat der dortige Heimatverein extra sein Weinfest um eine Woche auf unsere Jubiläumswochenende verschoben um gegenseitig voneinander profitieren zu können! Eine tolle Geste, die wir gerne mit gemeinsamer Bewerbung und dem Einsatz eines Spätbusses würdigen. Und auch in Niederzissen sind es die Heimatfreunde, die maßgeblich „etwas los machen“: Eine Ausstellung zum jüdischen Leben im Rheinland ist hier ebenso zu sehen wie die ehemalige Synagoge zu besichtigen sein wird. Direkt am Bahnhof zeigt man wieder landwirtschaftliche Geräte. Geführte Wanderungen ab den Bahnhöfen Engeln, Weiler und Burgbrohl sowie eine Mountainbiketour ab Niederzissen runden das Programm ab. Wirklich schade ist allerdings, dass sich gerade dort, wo sich die



▲ Am 12. September 2021 verweilte der Oldtimer-Bus des Historischen Vereins SWB e.V. noch neben Lok 53 des RSE Museums Asbach im Westerwald, wird aber schon zum kommenden Bahnjubiläum wieder alle zwei Stunden zwischen Engeln und Niederzissen pendeln.

Foto: Maxim Roßdeutscher

Züge stündlich begegnen, in Burgbrohl, leider örtlich überhaupt nichts stattfinden wird. Unsere Anfragen blieben leider unbeantwortet...

Dies sind selbstverständlich nur Auszüge aus einem vielseitigen Programm. Alle Infos haben wir in einem Flyer und zudem detailliert im Internet unter www.vulkan-express.de/bahnfest zusammengestellt.

Michael Hergarten

I D5 mittels 3D-Technik digitalisiert

Als erstes unserer Fahrzeuge ist in den vergangenen Monaten die Diesellok D5 mittels moderner 3D-Kameras vollständig von außen und innen digitalisiert worden. Unser Mitglied Jürgen Langen beschäftigt sich beruflich schon lange mit dieser Technik und bearbeitet u.a. Aufträge für große deutsche Werften. Der IBS hat er nun angeboten, unsere Fahrzeuge kostenlos in die Welt der virtuellen Realität zu übertragen.

Der große Vorteil dabei ist, dass unsere Fahrgäste sich künftig schon vor ihrem Besuch in Brohl mit unseren Fahrzeugen vertraut machen können. Was bei den Lokomotiven sicherlich in erster Linie den Technik- und Eisenbahnfreund interessieren wird, kann bei den Personenwagen auch ganz praktische Fragestellungen beantworten: Wie sieht es in den Wagen aus? Was unterscheidet 1. und 2. Klasse? Oder wie breit sind die Gänge, sprich passt mein Rollator oder Kinderwagen hin-

durch? Der Besucher wird dabei künftig die Möglichkeit haben, sich am heimischen Rechner per Mouse durch die Fahrzeuge hindurch zu bewegen, sich beliebig umzudrehen oder die Ansicht zu wechseln.

In ähnlicher Weise plant Jürgen Langen momentan auch eine 3D-Kamerafahrt im Führerstand, so dass der Zuschauer einer solchen Führerstandsmitfahrt ebenfalls seine Blickrichtung individuell einstellen kann. Ein solches Video kann zusätzlich – ggf. mit Musik unterlegt und beschleunigt abgespielt – für Werbezwecke eingesetzt werden.

Wir freuen uns sehr über das Angebot von Herrn Langen und sind gespannt, welche Möglichkeiten die digitale Technik auch für uns als Touristikbahn bieten wird!

Michael Hergarten

I Bericht des Schatzmeisters

Neue Spendenaktion zur Aufarbeitung des VT 30

Seit kurzem läuft nun die Spendenaktion zur Wiederinbetriebnahme unseres Schlepptriebwegens VT 30. Ziel ist es, in den kommenden Jahren das Fahrzeug Stück für Stück gründlich instand zu setzen und wieder in Betrieb zu nehmen.

Aufgrund der vorhandenen Schäden wird mit hohen Kosten gerechnet. Daher sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen und bitte Sie um Spenden!

Der Vereinsvorstand hat beschlossen, aus bereits vorhandenen Vereinseigenmitteln den Betrag von 180.000 € für die Aufarbeitung zur Verfügung zu stellen. Davon ausgehend möchten wir nun in jeder Ausgabe über die eingegangene Unterstützung berichten und uns bei den Spendern sehr herzlich bedanken!

Spendenaktion VT 30: Folgender Betrag ist bis zum 31. August 2021 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

184.660 €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten ab 50 € Spendenwert im Laufe des Jahres eine Spendenbe-

scheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Zusätzlich übersenden wir Ihnen als Ausdruck unseres Dankes ein attraktives Spendenzertifikat. Hier nun alle Spender bis zum 31. August 2021:

Daniel Junghans, Bad Neuenahr-Ahrweiler

Achim Mannes, Runkel

Michael Wildt, Münster

Jürgen Cadenbach, Mönchengladbach

Martin Winkl, Bonn

Michael Haubner, Koblenz

Michael Jörden, Ockenfels

Regelmäßig mit einem festen Spendenbetrag unterstützen uns:

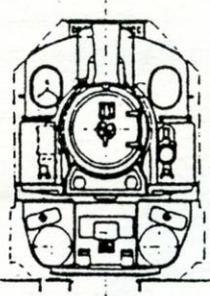
Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen

Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)

Friedrich Kernchen, Köln

Rolf Toonen, Bonn

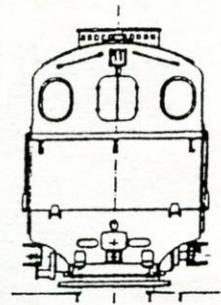
Tobias Baaden



IBS-Kurier V u. VI/91

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn

5. Jahrgang



Die Aktiven der IBS konnten sich für die vielfältigen Aufgaben des Bahnbetriebes qualifizieren.

Foto: MR

Das Titelfoto dieser 30 Jahre alten Ausgabe unserer Vereinszeitung, zeigt v. l. n. r.: Michael Rieb, Harald Zimmer, Markus Degen, Andreas Wildeman und Stephan Pauly am 13. Juli 1991 vor Lok V gegenüber der alten Wagenwerkstatt in Brohl stehend. Es entstand nach erfolgreich absolvierter Prüfung zum Lokheizer durch den Betriebsingenieur Stille von der Hauptwerkstatt der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) in Lengerich. Die Brohltal-Eisenbahn GmbH stand Anfang der 1990er Jahre wie auch die TWE unter der betrieblichen Verwaltung der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft (DEG). Da in Brohl zu dieser Zeit kein Abnahmeberechtigter für Heizer und Dampflokführer bei der BEG beschäftigt war, bestand für die Heizerprüfung unserer eigenen sehr gut und intensiv ausgebildeten Eisenbahner nur die Möglichkeit, bei einer anderen unter der Obhut der DEG stehenden Eisenbahnverwaltung die Prüfung zu absolvieren - eben der TWE.