



Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort/Impressum	2	Im Umladebahnhof 1973	20
Jubiläumswochenende „120 Jahre Brohltalbahn“	3	Ausblick auf den Fahrplan 2022	22
Wagen 124 der Sauerländer Kleinbahn	14	Dokumentation Engeln – Weibern – Kempenich	23
Bericht aus der Werkstatt	15	Bericht des Schatzmeisters	23
Neues vom Oberbau	16	Besondere Aufträge auf der Normalspur	24
Michael Haubner als Geschäftsführer verabschiedet	18		

I Grußwort

Liebe Leser und Leserinnen unserer Vereinszeitschrift, liebe Freunde und Förderer unserer Brohltalbahn,

mit Auslieferung dieser Ausgabe unserer Vereinsmitteilung „Die Brohltalbahn“ kann ich Ihnen den erfolgreichen Fortschritt gleich mehrerer Projekte vermelden: An unserem Triebwagen VT 30, für den wir auch weiterhin fleißig Spenden sammeln, wurden mittlerweile alle vier Motoren ausgebaut und für die Überarbeitung an eine Fachwerkstatt versandt. Der 1956 bei der Fa. Fuchs gebaute Triebwagen wird in mehreren Schritten und auf voraussichtlich vier Bauleistungen aufgeteilt in den kommenden zwei bis drei Jahren grundlegend restauriert und wieder betriebsfähig hergerichtet. Der Anfang ist nun gemacht und wir werden die Instandsetzung mit Hochdruck weiterverfolgen.

Eines der wichtigsten Projekte „wächst“ im wahrsten Sinne des Wortes im Brohltal monatlich weiter: Die Umsetzung der Oberbauerneuerung kommt mit riesigen Schritten voran und wenn Sie diese Zeilen lesen, ist das Gleis unserer Brohltalbahn auf den ersten 9 Kilometern rundherum erneuert und abschließend in einen formvollendeten Zustand gebracht. Vom Bahnhof Brohl bis zur Autobahnbrücke der A 61 glänzt das Gleis wie nie zuvor! Alleine die neue Gleislage, das zwischenzeitlich fertiggestellte Viadukt in Bad Tönisstein und dessen vorbildlich überarbeiteter Damm, der vollständig sanierte Tunnel sowie die Frei- und Rückschnitte lassen einem das Herz wirklich höher schlagen!

Auch die betriebliche und verkehrliche Situation unserer Brohltalbahn könnte am Ende des doch eher schwierigen Jahres nicht besser aussehen: Ein erfolgreiches Bahnfest mit über 3.000 Besuchern und Fahrgästen haben uns Anfang Oktober gezeigt, wie sehr es die Menschen in der Phase der Pandemie nach draußen zieht und drängt. Unter Wahrung aller geltenden Vorschriften und Gebote haben wir mit dem gesamten Tal bei bestem Wetter gemeinsam ein Fest gefeiert, das uns allen noch lange in bester Erinnerung bleiben wird. Meinen herzlichen Dank all' jenen 60 aktiv Mitwirkenden, die zum Gelingen des Festes beigetragen haben.

Beim Verfassen dieses Vorwortes werden gerade die Nikolausfahrten durchgeführt, die allesamt und ohne Ausnahme ausgebucht sind. Damit endet unser Betriebsjahr 2021 weitaus erfolgreicher, als wir zunächst hoffen durften.

Ich wünsche Ihnen allen von ganzem Herzen Gesundheit und falls Sie dieses Heft aufgrund des derzeitigen Papiermangels bei den Druckereien ggf. nicht rechtzeitig vor Weihnachten und dem Jahreswechsel erreichen sollte, auch nachträglich ein frohes, besinnliches und friedvolles Weihnachtsfest und ein gutes Jahr 2022 in Glück, Gesundheit und Zufriedenheit, dazu Gottes reichen Segen,

Ihr Stephan Pauly

Vorsitzender der IBS

I Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsstelle:

Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03; Fax 0 26 36 / 8 01 46
Internet: www.vulkan-express.de
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 1 / 2022 ist der 28. Februar 2022

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

Titelbild: Anlässlich des Jubiläumswochenendes „120 Jahre Brohltalbahn“ unterstützte uns Lok „Hoya“ samt Personal des DEV bei der Erbringung des Studenttakts zwischen Brohl und Oberzissen. Hier überquert die Lok mit dem „Vulkan-Express“ am Morgen des 09. Oktober 2021 den Tönissteiner Viadukt.
Foto: Walter Brück

Sonderfahrten / Termine

06. / 20. Februar: Winterfahrten

17. April: Saisonbeginn 2022

20. April: Mit dem Zug zum Brunch

07. Mai: Eifeler Vulkan-Frühstück

07. Mai: Abendfahrt zum Beer Tasting



Jubiläumswochenende „120 Jahre Brohltalbahn“

▲ Star des Jubiläumswochenendes war die Gastlok „Hoya“ des DEV aus Bruchhausen-Vilsen. Die Lok wurde an beiden Tagen vor je zwei Zugpaaren zwischen Brohl und Oberzissen mit handgebremsten (!) Zügen eingesetzt und ist hier am 09. Oktober 2021 auf dem frisch sanierten Gleis bei km 1,2 zu sehen.
Foto: Martin Clees

Unter Salutschüssen der Brohler Böller fuhr der erste Zug unseres großen Bahnjubiläums am 09./10. Oktober pünktlich um 09:30 Uhr ab Brohl auf die Strecke ins Brohltal. Ihm sollten an beiden Tagen zahlreiche weitere folgen, fuhren wir doch im Stundentakt bis Oberzissen und alle zwei Stunden bis Engeln!

Einen solchen Hochbetrieb haben wir im Brohltal seit dem letzten großen Bahnfest 2017 nicht mehr erlebt – und es war für uns im Vorfeld auch zumindest mit einem mulmigen Gefühl verbunden, mitten in einer Pandemie eine solche Veranstaltung anzubieten. Doch die zusätzlich notwendigen Konzept- und Hygieneüberlegungen haben sich gelohnt! Es war ein wunderbares Wochenende mit vielen zufriedenen Gästen aus Nah und Fern! Nicht selten ist uns der Dank der Gäste zuteil gewor-

den, der Dank dafür, dass endlich mal wieder etwas stattfindet in dieser entbehrungsreichen Zeit! Dafür nimmt man die notwendigen Einschränkungen wie z.B. die Maskenpflicht dann doch gerne in Kauf!

Wir können also berechtigt stolz sein, auf unser würdig begangenes 120-jähriges Jubiläum! Trotz widriger Umstände ist es gelungen, ein Programm zu organisieren, das die Gäste begeistert hat! Wir durften an den beiden Tagen zahlreiche Fahrgäste begrüßen, die Züge waren gut besetzt und unsere zahlreichen Partner im Tal zeigten sich meist hochzufrieden! Insbesondere das Weinfest in Oberzissen, welches seitens des veranstaltenden Heimatvereins extra auf unser Festwochenende verlegt worden ist, entpuppte sich als wahrer Besuchermagnet! Etliche Gäste reisten mit unseren Zügen und der histori-

schen Buslinie 866 an und waren am späten Nachmittag – mit Weinglas in der Hand – im Zug gen Heimat zu beobachten! Die Gäste zeigten sich von der Veranstaltung in Oberzissen dabei absolut begeistert!

Viel los war auch in Niederzissen, wo insbesondere Familien in Scharen zur Töpferwerkstatt Keramik-Ton-Art zogen: „Das Wochenende war auch für mich ein voller Erfolg – die Leute standen vor meiner Haustür Schlange um reinzukommen“, berichtete Linda Dieye von der Töpferei im Nachgang. Auch Richard Keuler vom Kultur- und Heimatverein zeigte sich von der Resonanz rund um die ehemalige Synagoge und die am Bahnhof aufgebaute Ausstellung zum jüdischen Leben im Rheinland hochzufrieden. Besonders die zusätzliche Haltestelle der historischen Buslinie an der Kirche wurde von den Gästen ge-



▲ Die nach Engeln durchfahrenden Züge waren überwiegend auf der Gesamtstrecke mit unseren Dieselloks D1 oder D5 bespannt. Hier ist der sonntags um 13:30 Uhr in Brohl abgefahrene Zug unter den Blicken zahlreicher Fotografen und Wanderer kurz vor dem Tönissteiner Tunnel zu sehen.
Foto: Christian Budyich

zielt genutzt um die Synagoge zu besuchen. „Das sind tolle Synergien“, so Keuler.

Die angebotenen geführten Wanderungen fanden besonderen Anklang. Insbesondere die von den Heimatfreunden Weibern angebotenen vier (!) Exkursio-

nen über unsere ehemalige Bahntrasse von Engeln über Weibern nach Kempenich waren stets gut besucht. Mit einem direkten Vergleich historischer Aufnahmen mit der heutigen Situation ist den Teilnehmern der Reiz dieses leider stillgelegten Abschnitts eindrucksvoll präsentiert worden – nicht wenige bedauerten entsprechend den bis 1976 erfolgten Abbau der Gleise. In einer hervorragend gestalteten Broschüre haben die Heimatfreunde den Streckenabschnitt passend zum Bahnfest auch in gedruckter Form aufgearbeitet. Näheres dazu auf Seite 23.



◀ Zwischen zwei Einsätzen nach Oberzissen wurden die Dampfloks im Bereich des Lokschuppens für die nächste Fahrt vorbereitet. Oberhalb des Festgeländes präsentiert sich hier unsere Mallet 11sm.

Foto: Ulrich Clees



▲ Neben dem Nachladen von Kohle im Bereich der alten Wagenwerkstatt, war für die Dampfloks auch das Wasserfassen elementar. Lok „Hoya“ ist hier am 10. Oktober 2021 am Brohler Wasserkran zu sehen, während im Hintergrund D 2 mit dem kurzen Zug in den Hafen bereit steht.

Foto: Nils Vollmar

Auch auf die Touren über den „Vulkan- und Panoramaweg“ in Burgbrohl und Weiler haben sich die Besucher an beiden Tagen begeben – leider teilweise etwas weniger als erhofft, da uns an dieser Stelle tatsächlich ein Fauxpas passiert ist: Am Sonntag ist der Zubringerzug zur Nachmittagstour am Bedarfshalt Weiler leider einfach durchgefahren... Das darf nicht passieren und dafür möchten wir uns auch an dieser Stelle nochmal entschuldigen! Für kommende Feste haben wir schon besprochen, an allen Stationen regulär zu halten.

Diese Rückmeldungen sind exemplarisch für all' die attraktiven Angebote der örtlichen Vereine und Organisationen zu verstehen, die alle aufzuzählen den Rahmen dieses Textes sprengen würde. Ihnen allen gilt unser aufrichtiger Dank, zum Gelingen unseres Jubi-

▼ Unsere Großdiesellok D 5 war an beiden Tagen selbstverständlich hauptsächlich vor den nach Engeln fahrenden Zügen im Einsatz. Am 10. Oktober 2021 begegnet die Lok mit Zug 55 am Haken (Brohl ab 11:30 Uhr) in Niederzissen dem historischen Bus 8603 vom Typ MB O 305. Das Fahrzeug wird vom Historischen Verein der Stadtwerke Bonn (HVS WB) unterhalten und war zum Jubiläumswochenende als Linie 866 im Zweistundentakt zwischen Niederzissen und Engeln im Einsatz.

Foto: Volkhard Stern





▲ Auch auf der Hafensbahn war reger Fahrbetrieb: Stündlich pendelte Lok D 2 (bzw. beim letzten Zugpaar Lok D 5) mit Wagen 25 zwischen dem Personenbahnhof, dem Umladebahnhof und den Rheinanlagen bzw. dem Hafen. Die Fahrten wurden rege angenommen. Hier ist D 5 am 10. Oktober 2021 gegen 16:15 Uhr auf der Fahrt in den Hafen im Bereich der DB-Überführung zu sehen.
Foto: Volkhard Stern

läums maßgeblich beigetragen zu haben!

Auch betrieblich war das Wochenende ein voller Erfolg! Die Anforderungen an das Personal waren durchaus sehr hoch, war der Taktfahrplan doch eng gestrickt und erforderte ein präzises und aufmerksames Handeln aller Beteiligten

vom Zugleiter über die Lokführer bis hin zum Bahnübergangsposten in Niederzissen. Dass wir dazu in der Lage sind, haben wir mit dem pünktlichen Ablauf des Stundentakts erneut unter Beweis stellen können – selbst Besonderheiten wie die mangels Druckluftbremse von Hand (!) zu bremsenden Züge der Gastlok „Hoya“ wurden ge-



meinsam mit Bravour gemeistert! Der Fahrplan lief an beiden Tagen tatsächlich so präzise ab, dass nicht einmal eine einzige Zugkreuzung von Burgbrohl nach Weiler verlegt werden musste! Auch an dieser Stelle also ein herzliches Dankeschön an alle Kollegen im Betriebsdienst, insbesondere auch an unsere Gäste vom Deutschen Eisenbahn-Verein!

Nach unserem Besuch mit Lok 11sm bei der Chemins de Fer de la Baie de Somme (CFBS) in Frankreich im vergangenen Juli, besuchte uns anlässlich des Jubiläums nun eine Delegation der CFBS um deren Vorsitzenden Maurice Testu. Ähnlich wie bereits mit dem Velay-Express haben wir auch mit der CFBS eine gegenseitige Vereinsmitgliedschaft vereinbart um die neuen Kontakte wach zu halten und uns regelmäßig auszutauschen. Es war uns eine Ehre, unsere französischen Freunde bei uns begrüßen zu dürfen.

Wir als IBS sind froh und auch ein wenig stolz, dieses Fest durchgeführt zu haben. Es war ein würdiger Geburtstag für unsere Brohltalbahn und zeigte Gästen wie Einheimischen gleichermaßen, welch großes touristisches Potenzial der „Vulkan-Express“ – gerade auch in Kombination mit Aktivitäten und Highlights vor Ort – bietet. Dies gilt es stetig auszubauen um die gegenseitigen Synergien optimal zu nutzen und dem Brohltal hoffentlich noch lange eine einzigartige Eisenbahn zu erhalten!

Michael Hergarten

◀ Schon fast traditionell darf die örtliche Politik am Samstag Morgen den ersten Zug auf die Reise ins Brohltal schicken und das Fest eröffnen. Johannes Bell (Bürgermeister der Verbandsgemeinde Brohltal), Marcel Caspers (Bürgermeister der Verbandsgemeinde Bad Breisig) und Dr. Frank Gondert (Ortsbürgermeister Brohl-Lützing) geben hier gemeinsam mit Zugleiter Stephan Pauly den Abfahrtauftrag nach Engeln.

Foto: Michael Hergarten



◀ Mit Volldampf und Pfeifen geht es unter Salutschüssen der Brohler Böller auf die Strecke! Die Abfahrt eines Dampfzuges zieht Besucher wie Personale gleichermaßen in ihren Bann.
Foto: Ulrich Clees

▼ Die Begeisterung unserer Gäste für den dichten Zugverkehr und die zahlreichen Veranstaltungen war bei allen Generationen zu spüren! Der Nachwuchs übte sich mitunter auch bereits im Fotografieren, wie hier am Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen.
Foto: Jörg Alfter



▲ Die Bekohlung der beiden Dampflok fand abwechselnd im Bereich der alten Wagenhalle, in der auch eine Modellbahnausstellung untergebracht war, statt. Dieses heute selten gewordene Ereignis wurde stets von Groß und Klein bestaunt.

Foto: Ulrich Clees

► Auch für die musikalische Unterhaltung war gesorgt. Am Samstag sorgte der Jazz-Saxophonist Thilo Willach für eine entspannte Atmosphäre. Sonntags spielte dann das Blasorchester Brohltal auf.

Foto: Michael Hergarten



► Aus ungewöhnlicher Perspektive, nämlich aus dem 1. OG des Bahnhofsgebäudes, ist dieses Foto des von Lok „Hoya“ geführten „Vulkan-Express“ am Nachmittag des 10. Oktober 2021 in Niederzissen entstanden. Im Bahnhof war unsere Fotoausstellung zur Geschichte des „Vulkan-Express“ ebenso zu sehen wie hochinteressante historische Filmausschnitte zur Brohltalbahn. Vor dem Bahnhof wurde die LVR-Wanderausstellung zu 1700 Jahren jüdischem Leben im Rheinland präsentiert.

Foto: Volkhard Stern



◄ In der alten Wagenwerkstatt haben die Freunde des leider schon verstorbenen Modellbauers Wolfgang Schmitz, Rainer Dargel sowie der Eisenbahnclub Rhein-Sieg wieder eine sehenswerte Modellbahnausstellung organisiert. Zu sehen war neben einer bestens angenommenen LGB-Spielanlage für Kinder wieder eine Nachbildung der Brohltalbahn, die hier stets ohne „h“ geschrieben wird um die notwendigen Kompromisse zum Original deutlich zu machen. Die Züge im Maßstab 1:87 fuhren entsprechend von Burgbrol über Kämpenich bis in die originalgetreu wiedergegebenen Brohler Rheinanlagen.

Foto: Michael Hergarten

▼ Bis ins Detail nachgebaut hat Rainer Dargel die Brohler Hafenbahn. Vom Bahnübergang an der B 9 mit neun (!) Blinklicht-Straßensignalen über den Bereich am Sportplatz bzw. der Aral-Tankstelle bis hin zum Haltepunkt Rheinanlagen erkennt man die Örtlichkeiten fast 1:1 wieder – inklusive des handgefertigten Aalschokkers „Katharina“. Foto: Michael Hergarten

▼ Auch im Lokschuppen gab es auf einem Container-Tragwagen wieder hervorragende Modelle zu sehen. Günter Voeller und Thomas Kraft (rechts) haben wieder ihre größtenteils handgefertigten Nachbauten unserer Fahrzeuge im Maßstab 1:22,5 mitgebracht.

Foto: Michael Hergarten



► Im Umladebahnhof war wieder eine interessante Fahrzeugausstellung zu sehen. Das DB Museum Koblenz hat uns einige Exponate zur Verfügung gestellt, wie auch eine V 60 der Vulkan-Eifel-Bahn den Weg nach Brohl gefunden hat. Foto: Ulrich Clees



◀ Unser Angebotsspektrum im schmalspurigen Güterverkehr repräsentierten diese Container-Tragwagen, die den Transport von Silo- und auch Halfcontainern ebenso zeigten wie die sog. „Big Bags“. Mit diesen Wagen sind wir in der Lage, quasi jedes (künftiges) Transportbedürfnis – auch jenseits des Phonoliths – zu befriedigen. Foto: Ulrich Clees

► Ausgestellt war erstmals auch 111 001 des DB Museums Koblenz, welche hier im Morgennebel neben unserer normalspurigen Jung-Lok zu sehen ist. Mit letzterer bot die Fa. Dispo-Tf Führerstandsmitfahrten im Umladebahnhof an. Foto: Michael Hergarten



◀ Die Werkstatt stand zum Bahnjubiläum selbstverständlich ebenfalls für Besucher offen. Unter Einhaltung der Coronaregeln (u.a. Maskenpflicht) konnten sich die Besucher u.a. unser aktuelles Projekt „VT 30“ von außen und innen ansehen. Foto: Nils Vollmar



Vom Bahnfest zum Weinfest

Veranstaltung in Oberzissen profitierte vom Touristenstrom ins Brohltal

Von unserem Mitarbeiter Hans-Wilhelm Kempnich

Im Oberzissen-Nachbarn die Oberzissen Weinfest vor zwei Jahren, ein fest verschlungenes Programm hat vor und im Vergleich wegen Corona weniger ganz traditionelle Elemente, die ausstrahlende Heimat- und seine Gäste Gegend mit Trauenerweiter erweitert. Kein Wunder, dass der historische Festplatz im Schatten der Alten Schule und zu Fuß im Zentrum Weinfest-Festplatz liegt, der einen malerischen Treffpunkt für Menschen wurde, die durch langem Corona-Erholungsurlaub wieder einmal Spaß, Unterhaltung und Gesellschaft suchen.

Kund weiß das Weinfest im Programm des großen Bahnfestjahres, organisiert was, findet sich auch wieder. Die mitgehöreren zum ersten Mal im Brohltal waren. Mit dem Festplatz und Oberzissen und Umgebung konnten sie entsprechende Vorne geschmeckt, ein Haarmalchen mit dem Hölzchen schmecken lassen und Plankensorten des Bienenbrotens Brohltal und das Cäsar-Milch kochen sagen und schmecken.

Und im ersten Weinfestjahr, von der All-Regionen 2021, hat ein Workshop-Karaoke hier aus Holzgeräten von der Familie Ingemann Kaja Homann aus Bach und Lena Klempner aus Bach und einem kleinen Biergarten und Gärten. Zu späterer Stunde übernahmen an beiden Tagen für Dieter und die Coverband Gäste mo-



Sieger Güter aus Bachm verwehren sich im Acker von Lind-Drey im Topf. Sie waren eigen zum Bahnfest im Brohltal geboren. Und danach schließlich das Kommando und sorgen für beste Stimmung.

In Niederzissen waren im Bahnhofsgebäude und davon eine Ausstellung und historische Filme zur Geschichte der Brohltal-Eisenbahn und die Vorkriegs-Region zu sehen. Nur wenige Schritte vom Bahnhof entfernt Kaja Lind-Drey für Karaoke-Trio-Aktive geöffnet.

Sieger Güter aus Bachm und Topf luden sich hier ein, um einen Versuch in der Topfwerkstatt zu unternehmen. Sie waren kennensicherlich bei einem Weinfestabend im Brohltal entstanden, sondern hatten das Bahnfest ganz großartig organisiert.

Einigen einen Besuch wert und natürlich auch die Eisenwege- und Dampfzugfahrten. Die Draisinen-Straßen und das stimmungsvolle Museum, deren Tiere natürlich ebenfalls offenstanden. Zumal dort wartet auch noch eine Sonderausstellung zur 170-jährigen Geschichte des Bahnhofs in Brohltal-Platz zu sehen ist.



▲ Im Gepäckabteil des Triebwagens hat die Fa. Dispo-Tf einen Fahr Simulator zur Lokführer-Ausbildung aufgebaut. Hier konnte also Jedermann einmal Lokführer spielen.

Foto: Michael Hergarten

▼ Zwischen dem Lokschuppen und dem Personenbahnhof boten wir auch wieder die beliebten Draisinenfahrten an. Thomas Lingen, Markus Degen und Stephan Pauly haben soeben eine Fahrt absolviert.

Foto: Michael Hergarten



▲ Bestens gelaunt und vorbereitet steht das Service-Team am Morgen des 09. Oktober 2021 bereit. Thomas Lingen, Manfred Theisen, Toni Hagenkötter und Jana Dargel bereiten sich hier am Bahnhof Brohl auf zahlreiche durstige Gäste vor.

Foto: Michael Hergarten

► Sichtlich erleichtert ob der großen Besucherzahl setzt Michael Hergarten am Vormittag des 09. Oktober direkt vom Fest noch den einen oder anderen Post auf der Brohltalbahn-Facebookseite ab.

Foto: Ulrich Clees





▼ Präzise Absprachen und eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten führten zu einem nahezu perfekten Betriebsablauf an beiden Tagen. Zugleiter Stephan Pauly bespricht hier mit Lokführer Martin Bickenbach auf der gerade aus Oberzissen eingetroffenen 11sm die weiteren Abläufe. Den um 11:20 Uhr angekommenen Wagenpark hat derweil Lok D5 bereits übernommen und ist nach einer nur 10-minütigen Wendezeit (mit Kuppeln, Bremsprobe und Fahrgastwechsel) um 11:30 Uhr pünktlich nach Engeln aufgebrochen.

Foto: Nils Vollmar



▲ ▲ Auch das gehört stets zu unserem Service: Zugführer Wilfried Thelen gibt einem Fahrgast eine Empfehlung für eine kleine Wanderung ab einem unserer Bahnhöfe um den Besuch im Brohltal abzurunden.

Foto: Ulrich Clees

► Die Fahrten auf der Hafenbahn führten bis auf Höhe des Verladekrans des Brohler Mineralbrunnens. Lok D2 ist hier mit Wagen 25 am 09. Oktober 2021 mit dem ersten Zug eingetroffen.

Foto: Michael Hergarten



► *Mächtig was los, auf den Brohler Gleisen: Der dichte Taktfahrplan war selbstverständlich, wie alle unsere Fahrpläne, auch wieder in der DB-Onlineauskunft abrufbar und erschien somit auch auf dem digitalen Abfahrtsmonitor im Bahnhof Brohl.*
Foto: Michael Hergarten



◀ *Sonntag, 10. Oktober 2021, kurz nach 16 Uhr im Kreuzungsbahnhof Burgbrohl. Der bis Oberzissen von Lok 11sm geführte Zug 63 nach Engeln fährt nach einer leicht verspäteten Kreuzung mit dem von Gastlok „Hoya“ geführten Gegenzug 62 weiter in Richtung Engeln.*

Foto: Nils Vollmar

► *Die bekannte „Fotokurve“ in Weiler zog am Festwochenende selbstverständlich wieder zahlreiche Bahnfans an, die hier „ihr“ Motiv auf den Chip bannen wollten. Zug 59 ist hier mit Lok D 1 am 09. Oktober 2022 unterwegs nach Engeln.*

Foto: Michael Hergarten



An gleicher Stelle ist der „Vulkan-Express“ nun von außen zu sehen. Zug 63 mit Lok 11sm ist am Nachmittag des 10. Oktober 2021 unterwegs in Richtung Engeln. In Oberzissen wurde bei diesem Zug die Zuglok mit dem Gegenzug getauscht, so dass Lok D 1 diesen Zug über die Steilstrecke führte.

Foto: Nils Vollmar



◀ In Engeln fand alle zwei Stunden ein reger Umstieg zwischen unseren Zügen und der historischen Buslinie 866 statt, welche über Weibern nach Kempenich und von dort weiter über Spessart und Niederdürenbach nach Ober- und Niederrissen fuhr. Unterwegs wurde an unseren ehemaligen Bahnhöfen, aber auch an allen regulären Bushaltestellen gehalten. Foto: Michael Hergarten

► Am Nachmittag des 09. Oktober 2021 genießen die Fahrgäste auf dem offenen Wagen 458 bei bestem Wetter die Talfahrt über die Steilstrecke im Bereich Fußhölle.

Foto: Michael Hergarten



◀ Auch das gehört (leider) dazu: Die abendliche Abrechnung der Fahrkartenverkäufe und Getränkeinnahmen ist beileibe nicht immer ein Vergnügen. Heinz-Wolfgang Lehner und Michael Haubner kämpfen sich gemeinsam mit Stephan Pauly und Simeon Langenbahn durch die Formulare.

Foto: Ulrich Clees

► Entschädigung für all' die Mühen gab es am Samstag Abend im Lokschuppen beim geselligen Beisammensein. Hier ließ man den ersten Jubiläumstag Revue passieren, fachsimpelte und feierte unter Gleichgesinnten. Selbstverständlich mussten alle Teilnehmer im Vorfeld eines der berühmten „3G“ der Corona-Schutzverordnung nachweisen...

Foto: Ulrich Clees



Ein besonderer Gast: Wagen 124 der Sauerländer Kleinbahn

Anlässlich unseres Jubiläumswochenendes konnten wir im Oktober einen besonderen Gast auf unseren Gleisen begrüßen, den Wagen Nr. 124 der Sauerländer Kleinbahn aus Plettenberg.

Der Wagen fiel schon aufgrund seiner Farbgebung in Dunkelgrün und seiner rundlichen Bauform auf und setzte sich so von dem überwiegend Schweizer Wagenpark des „Vulkan-Expreß“ ab. Perfekt harmonisierte er jedoch mit unserem Wagen 31. Dies kommt nicht von ungefähr, stammen beide Wagen – sowie unser aktuell in Aufarbeitung befindlicher Wagen 32 – aus der gleichen Serie der 1965 vom AW Karlsruhe für die Bundesbahn-Meterspurstrecke Mosbach – Mudau in Baden-Württemberg gefertigten fünf „Neubauwagen“. Wie noch heute unschwer zu erkennen ist, verwendete die DB für diese Wagen aus Gründen der Synergie so viele Teile aus Normalspurwagen wie möglich. Nach

Stilllegung der Mudauer Strecke gelangten die Wagen 1973 zur Wangeroooger Inselbahn. Wie es dazu kam und ob dabei alles mit rechten Dingen zugeht, beschrieb der Initiator dieses Transfers, Gerd Wolff, in Ausgabe 3 / 1997 unseres damaligen IBS-Kuriers.

Einen solchen harmonischen Zugverband aus zwei „grünen“ Wagen hatten wir bis zur Abstellung des Wagens 32 häufiger anbieten können und planen dies selbstverständlich auch nach der Rückkehr dieses Fahrzeugs in den Betriebsdienst. Bis dahin war das Jubiläumswochenende allerdings die vorerst einzige Möglichkeit, diese Fahrzeugkombination zu erleben.

Der Einsatz im Brohltal musste bzgl. des Fahrzeugumlaufs präzise geplant werden. Zwar handelt es sich um ein Schwesterfahrzeug unserer Wagen, die Erfordernisse der Sauerländer Klein-

bahn in Bezug auf Kupplungen und Elektrik weichen aber inzwischen durchaus von unseren Standards ab, so dass der Wagen nur mit bestimmten, adaptierten Fahrzeugen kuppelbar war.

Für die Zukunft können wir uns durchaus vorstellen, das Fahrzeug dauerhaft ins Brohltal zu holen und ggf. gegen einen anderen Waggon zu einzutauschen. Damit wäre perspektivisch ein stilechter Bundesbahnzug aus drei Wagen dieser Serie möglich – ein durchaus reizvolles Projekt. Den Kollegen aus dem Sauerland ist dieser Gedanke durchaus nicht neu. Zur Umsetzung sind aber noch viele Fragen zu klären, nicht zuletzt, welches alternative Fahrzeug als Gegenleistung in Betracht käme und an erster Stelle die Frage, ob ein solches Projekt im Sauerland überhaupt mitgetragen würde...

Michael Hergarten



▲ Anlässlich des Bahnjubiläums hat uns die Sauerländer Kleinbahn mit ihrem Wagen 124 unterstützt. Der Wagen stammt, wie unsere Wagen 31 und 32, aus der Serie der für die Strecke Mosbach – Mudau beschafften „Neubauwagen“.

Foto: Volkhard Stern

Bericht aus der Werkstatt

Sanitärräume

Zwischenzeitlich ist der Betonboden nebst den Entwässerungsrohren in den zukünftigen Sanitärräumen im Lokschuppen eingebracht. Auch die Zugangstür von der Vorhalle und der neue Zugang vom Aufenthaltsraum her sind durchgebrochen und mit Türen versehen. Damit wird bald die alte Toilettenanlage außer Betrieb genommen. Dort und auch in der Maschinenwerkstatt sowie im Magazin lassen wir noch in diesem Winter neue Fenster einbauen, was hoffentlich zur Energieeinsparung beiträgt.

VT 30

Auf dem Arbeitsstand befindet sich derzeit unser VT 30, bei welchem aktuell die Motoren zur Befundung und Aufarbeitung ausgebaut wurden. Den Triebwagen hatten wir ja bei unseren Bahn-Jubiläumstagen in den Mittelpunkt gestellt, was sehr gut ankam, insbesondere bei den „Führerstandsmitfahrten“ in Form des von der Fa. Dispo-Tf aufgestellten Fahrsimulators.

Weitere Triebfahrzeuge Schmalspur

Sehr entspannt ist derzeit die Verfügbarkeit unserer Triebfahrzeuge auf der Schmalspur. D1 und D2, wie auch die D5 sowie die 11sm stehen dem Plandienst im Personen-, Güter- und Arbeitszugdienst zur Verfügung.



▲ Die Aufarbeitung der Drehgestelle des Wagens 32 hat begonnen. Aktuell befinden sich dessen Radsätze auf der Drehbank.

Foto: Andreas Thiel

Wagen 32

Die Aufarbeitung der Drehgestelle wurde begonnen, der Innenausbau soll in unserer Wagen-Werkstatt erfolgen.

Wegen der neuen Fenster müssen dabei sehr viele Anpassungen vorgenommen werden. Daher wird erwogen, diese Arbeiten an eine Fremdfirma zu vergeben. Die Aufarbeitung der Polster ist ebenfalls in Arbeit.

Wagen 34

Auch in der Molli-Werkstatt geht es voran; der Wagenkasten wurde lackiert und der Boden innen erneuert.

Triebfahrzeuge Normalspur

Die von uns aktuell erworbene dritte V 60, die 365 131, erhält in diesem Winter eine Hauptuntersuchung nebst Neulackierung in unseren Farben. Auch unsere 365 733 soll die von der 360 573 bekannte Lackierung bei der nächsten Hauptuntersuchung erhalten. Diese steht auch bald an.

Unsere 295 049 hatten wir im Oktober und November dieses Jahres für einige Wochen im Hafen Hamburg im Einsatz. Damit konnten wir unseren freundschaftlich verbundenen Kollegen von der Fa. Metrans über einen Triebfahrzeugengpass hinweg helfen. Damit hatte unsere 360 573 vertretungsweise die Hauptlast der Neuwied- und Bendorf-Verkehre zu tragen. Die 265 202 musste daher in Weißenthurm einspringen, während die 365 733 in Limburg rangierte und einige Kran-Überführungen erledigte. Die 218 hingegen steht wie üblich hauptsächlich für die Alu- und Schrottläufe zur Verfügung.

Stefan Raab



◀ Der Ausbau der Motoren geschah unter Zuhilfenahme des Gabelstaplers.

Foto: Frank Muth

Neues vom Oberbau

Im Bereich Oberbau hat sich seit der letzten Ausgabe wieder Einiges getan. Nach wiederum erfolgreicher Ausschreibung konnten im Oktober die Arbeiten an den nächsten Gleisabschnitten begonnen werden. Ausführender Partner waren auch hier die AGT Mainz und die Firma Schnorpfeil unter Leitung der BEG.

Als erste Maßnahme wurde im Bereich zwischen Schweppenburg und Tönisstein der Baumbestand vollständig gerodet. Dies war nötig geworden da hier die Standsicherheit der in den vielen Jahren hoch gewachsenen Bäume im Hang nicht mehr gewährleistet werden konnte. Zur Durchführung der Arbeiten war an dieser Stelle eine Vollsperrung der B 412 notwendig. Um diesen Umstand bestmöglich auszunutzen wurde parallel hierzu der über die Straße führende Bogen des Tönissteiner Viaduktes saniert und neu verlegt.

Ebenfalls konnte gegen Ende dieser dreiwöchigen Straßensperrung dank guter Organisation und Vorbereitung auch der Bahnübergang an Streckenkilometer 2 innerhalb von drei Tagen vollständig neu gebaut werden.

Hiernach stand schließlich die Gleiserneuerung der letzten Abschnitte zwischen Brohl und Niederzissen, die noch über alten Oberbau verfügen, an. Im Einzelnen sind dies die Gleise um den Bahnhof Burgbrohl sowie der Bereich Schweppenburg – Tönisstein. Speziell letzterer zieht einen besonderen logistischen Aufwand nach sich, da sämtliches Material hier nur

▼ *Im Umladebahnhof wurden die neuen Gleisjoche vormontiert und anschließend stapelweise auf Container-Flachwagen zur Baustelle transportiert.*

Foto: Frank Muth



▲ *Ein noch ungewohnter Anblick: Nach erfolgter Rodung zeigt sich der Bahndamm zwischen Schweppenburg-Heilbrunnen und Bad Tönisstein wieder baumfrei. Die Aufnahme zeigt noch das alte Gleis.*

Foto: Frank Muth



▲ *Auch der vormals stark eingewachsene Haltepunkt Bad Tönisstein ist nun oberhalb der Straße wieder frei einsehbar.*

Foto: Volkhard Stern

auf der Schiene transportiert werden kann und teils erhöhten Aufwand beim Abladen erfordert. Gleiches gilt für den Abtransport der alten Gleise und des Abraums.

Zum ersten Adventswochenende stand zuletzt noch der Austausch der Weiche 1 im Umladebahnhof an. Diese konnte in Eigenleistung aus Gebrauchtteilen auf einem neuen Stahlschwellensatz gefertigt werden.

Frank Muth





▲ Schweres Gerät war beim Abbruch des Bahnübergangs beim km 2,0 im Einsatz. Für diese Arbeiten wurde die B 412 voll gesperrt.



▲ Schon wenige Tage später konnte die Betontragplatte zur Aufnahme der neuen Gleise in den Bahnübergang eingebaut werden.

▼ Hoch über der Zugangsrampe zum Haltepunkt Tönisstein wurde mittels Bagger der Altschotter ausgehoben und per Bahn abgefahren. Die Aufnahme verdeutlicht die schwierige Zugänglichkeit der jüngsten Baustelle.



▼ Ausbau der alten Gleisjoche hoch über der B 412 mittels Bagger.



▲ Der Transport von neuem Material, oder wie hier des Abraums, ließ sich nur über die Schiene bewältigen. Auf Höhe des alten Güterbahnhofs an der Schweppenburg wurde ein Zwischenlager eingerichtet.

▼ Die in Eigenregie hergestellte Dreischienenweiche ist bereit für den Einbau im Umladebahnhof. Hierzu wurde am ersten Adventswochenende eine Streckensperrung der DB-Strecke genutzt um gleichzeitig in dem parallelen Ausziehgleis an der Weiche 1 arbeiten zu können.

Fotos: Frank Muth



Michael Haubner aus der Geschäftsführung der Betriebs-GmbH ausgeschieden

Als der Gesetzgeber im Jahr 2007 unter großem Protest der Gewerkschaften und abertausender Arbeitnehmer in konsequenter Fortsetzung der „Agenda 2010“ auch die Verlängerung der Lebensarbeitszeit sukzessive bis zur Vollendung des 67. Lebensjahres im Deutschen Bundestag durchsetzte, konnte dies Michael Haubner nur ein müdes Lächeln abringen. Zum Zeitpunkt seines altersbedingten Ausscheidens aus der Geschäftsführung der vereinseigenen Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH am 28. Feb-

legt hätte, ganz sicher auch noch einige Jahre weitergemacht. Aber, und manchmal ist es wirklich so, dass man Mitarbeiter in voller Verantwortung für das Wohlergehen des angestellten Personals auch vor sich selber schützen muss! Der innere Kern des geschäftsführenden Vorstands der IBS ergriff Ende des vergangenen Jahres die Initiative, um Michael nach fast 30-jähriger Tätigkeit als technischem Geschäftsführer sukzessive und durchaus mit großem Einfühlungsvermögen in den Ruhestand zu begleiten.

einer Mitarbeiterversammlung der Belegschaft der Betriebs-GmbH auch die offizielle Verabschiedung als Geschäftsführer statt. Im Rahmen einer Ansprache dankte der Autor dieser Zeilen in dessen Verantwortung als Vorsitzender der Gesellschafterversammlung der Betriebs-GmbH namens der Kollegen und Kolleginnen sowie des gesamten Vorstandes Michael Haubner für dessen jahrzehntelange, hochengagierte und nicht zuletzt auch aufopferungsvolle Tätigkeit als Geschäftsführer.

Und diese Tätigkeit hat und hatte es wirklich in sich: Michael Haubner, am 20. November 1950 geboren, gehört bei der IBS zur Gründergeneration und zu den Männern der allerersten Stunde! Ihm und Michael Baaden, die auch beide persönlich bereits seit gut 50 Jahren miteinander befreundet sind, kommt das Verdienst zu, im Juni und Juli 1987 eine Gruppe von rund 10 Enthusiasten um sich zu versammelt zu haben, die mit aller Kraft und größtem Engagement die damals drohende Stilllegung der Brohltal-Eisenbahn verhindern wollten. Diese Männer kamen aus allen möglichen Berufsumfeldern und keineswegs handelte es sich dabei nur um den „klassischen Eisenbahnfreund“. Der viel zu früh verstorbene Chronist der Eisenbahnen im Rheinischen Schiefergebirge, Hans-Joachim Jakobowski, gehörte ebenso dazu, wie der Koblenzer Hotelier Hans-Joachim Mehlhorn, der Tourismus-Experte Maternus Fiedler, der damalige Bonner Postbeamte und Sachbuch-Autor Volkhard Stern, Hans Rauchberger sowie der Autor dieser Laudatio, damals nach dem Abitur gerade an der Universität in Bonn zum Studium eingeschrieben. Alle unterstützten den umtriebigen letzten Geschäftsführer der „alten“ Brohltal-Eisenbahn GmbH, Kai Wehrmeister, der von soviel Herzblut und Begeisterung befeuert, konsequent alle



▲ Sichtlich glücklich zeigt sich Michael am 07. März 2015 anlässlich der Wiederinbetriebnahme von Lok 11sm im Bahnhof Brohl. Foto: Volkhard Stern

bruar 2021 befand er sich selbst bereits im 71. Lebensjahr und hätte, wenn der Vorstand als Gesellschaftsvertreter nicht auf seine Gesundheit Rücksicht nehmend ihm dann doch den Übergang in den verdienten Ruhestand nahege-

Nachdem er in einer Übergangsphase noch buchhalterische Aufgaben bis in den Sommer 2021 übernommen hatte und auch den Jahresabschluss 2020 noch vollständig erarbeiten wird, fand am 19. Juli 2021 im Zusammenhang mit

Beschlüsse des damals noch zuständigen Verwaltungsrates der „Alt-GmbH“ negierte, die eine Stilllegung und den Abriss der Strecke bereits zum Inhalt hatten. Es kann nicht oft genug gesagt und betont werden: Der ebenfalls zu früh verstorbene Kai Wehrmeister war der „Mann der Stunde“, da er unbeirrt an die touristische Zukunft der Brohltalbahn glaubte und in Männern wie Michael Haubner nahezu schicksalhaft Gleichgesinnte traf.

Michael hatte zu diesem Zeitpunkt bereits über viele Jahre hinweg intensive Erfahrungen auf dem Sektor der Museumseisenbahnen sammeln können. Unter anderem hatte er sich als Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) in Baden-Württemberg intensiv für den Erhalt der Jagsttalbahn eingesetzt. Wenn die Geschichte dieser Bahnstrecke dort auch nicht von den gleichen Erfolgen wie im Brohltal geprägt war, darf berechtigterweise auch hier die Frage gestellt werden, was ohne das DGEG-Engagement aus dieser landschaftlich reizvollen Strecke wohl geworden wäre?

Nach den anfänglichen Erfolgen im Brohltal, zu denen völlig unzweifelhaft die ersten Nikolausfahrten im Jahr 1987 ebenso gehörten wie auch das Bahnfest im Jahr 1988 (anlässlich dessen nach 20 Jahren erstmals wieder eine Dampflok durchs Brohltal fuhr), wurde den damals Verantwortlichen schnell klar, dass angesichts der erneut drohenden Stilllegung der Brohltalbahn im Jahr 1992 eine Professionalisierung der Anstrengungen um den Erhalt der damals einzigen Museums- und Touristikbahn im Norden von Rheinland-Pfalz unumgänglich war.

In einem beispiellosen Vorgang war dem IBS-Vorstand von Interims-Geschäftsführer der BEG, Wolfgang Kroeger, buchstäblich die Pistole auf die Brust gesetzt worden: Kroeger, der 1990 nach seinem vergeblichen Anlauf, Bürgermeister der Verbandsgemeinde Brohltal zu werden, anschließend vom

Verwaltungsrat zum Geschäftsführer der BEG berufen wurde, hatte den kommunalpolitisch motivierten Auftrag erhalten, die sehr ins ökonomische Straucheln geratene BEG vollkommen zu zerschlagen. Der Hafen wurde auf Anraten eines Wirtschaftsprüfers ebenso verkauft, wie auch der Stückgutverkehr. Der Omnibusbetrieb wurde auf den einzig verbliebenen Gesellschafter, den Kreis Ahrweiler übertragen. Der Eisenbahnbetriebsteil sollte nun ebenfalls endgültig aufgelöst werden. Die Entschädigungszahlungen an die letzten verbliebenen Gesellschafter waren bereits kalkuliert, als Geschäftsführer Kroeger dem Vorstand der IBS offerierte, dass nur eine vollständige Übernahme des Eisenbahnbetriebs – mit dem zugehörigen Personal – eine Rettung der Eisenbahnstrecke im Brohltal bedeuten könne. Nach Fristsetzung eines Ultimatums ohne jede inhaltliche Verhandlungsoption, entschloss sich der damalige Vorstand zum Handeln: Die vereinseigene Betriebsgesellschaft wurde zum 01. April 1992 gegründet. Geschäftsführer wurden Michael Weber und Michael Haubner – beide im Ehrenamt. Während der bei der Deutschen Bahn beschäftigte Michael Weber berufsbedingt später ausschied, blieb Michael Haubner mit dem 2005 ebenfalls zum Geschäftsführer berufenen Stefan Raab in führender Verantwortung für die Geschicke des Betriebs, der unter der Woche für die Durchführung der verkehrlichen und betrieblichen Belange der Brohltalbahn sorgte.

Vieles wäre an dieser Stelle aufzuzählen, was ohne seine maßgebliche Beteiligung kaum oder gar nicht möglich gewesen wäre: Von der anfänglichen Konsolidierung des Betriebes, der Akquisition des heute 30 Mitarbeiter umfassenden Personalstamms, unzähliger Gespräche mit den Verantwortlichen der Landeseisenbahnaufsicht, dem Kampf um den erfolgreichen Erhalt des Güterverkehrs auf der Schiene, seine Bauleitung bei der ersten großen Gleisbaustelle unter Führung der IBS im Dezember 1992, sein manchmal auch

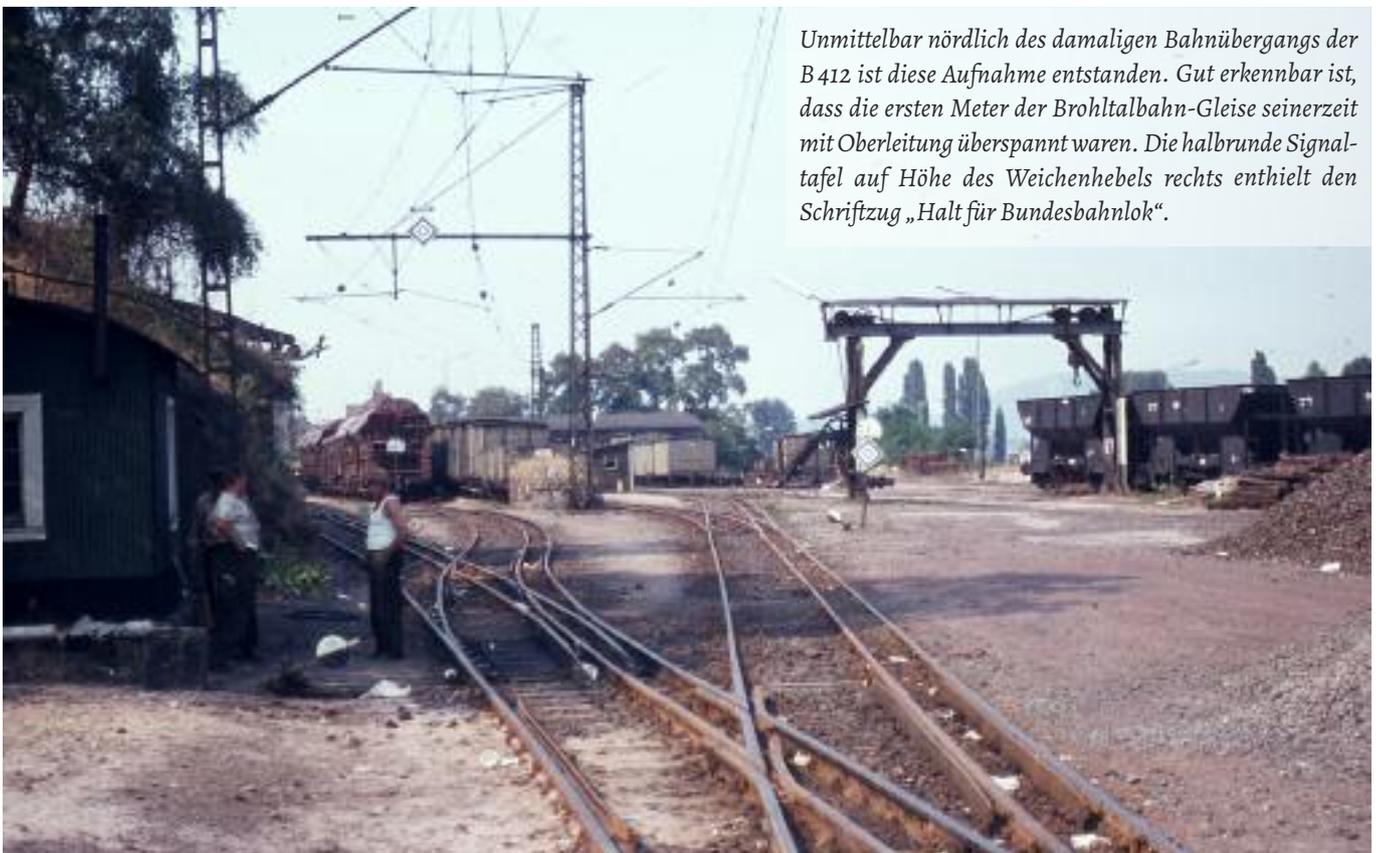
enervierendes Eintreten bei allen Fragen der baulichen Unterhaltung von allen technischen Anlagen und gewiss nicht zuletzt sein hochengagiertes Bemühen um den Erhalt des Kleinbahncharmes der Schmalspurbahn im Brohltal. In dem häufig geäußerten Bewusstsein, dass mit jeder neuen Gleisbaustelle auch ein Stück der alten Kleinbahn im Brohltal, von deren Geschichte und deren Unverwechselbarkeit, verschwindet, hat er sich stets streitbar auch für den Erhalt manches Details eingesetzt, was uns zunächst manches Mal merkwürdig und vielleicht sogar sonderbar vorkam – sich im Nachgang dann jedoch als weitsichtig und geschichtsbewusst erwies, ganz der Erkenntnis verpflichtet: „Wer sich der Geschichte nicht bewusst ist, ist die Gegenwart nicht wert!“

Wir, der Vorstand und die Mitglieder der IBS sind ebenso wie die Belegschaft der vereinseigenen Betriebs-GmbH Michael Haubner für seinen unermüdlichen, unbeirrten, kontinuierlichen Einsatz über fast 30 Jahre hinweg zu aufrichtigem und vor allem herzlichem Dank verpflichtet. Ohne sein Engagement, seine manches Mal an den Rand der Verzweiflung treibende Beharrlichkeit würde es die Brohltalbahn heute längst nicht mehr geben und wir alle würden vielleicht einer anderen Freizeitbeschäftigung nachgehen, gewiss jedoch nicht im Brohltal! Wir sind froh und dankbar darüber, dass er uns auch nach seinem Ausscheiden aus der Verantwortung als Geschäftsführer weiterhin als aktives Mitglied im Verein erhalten bleibt.

In großer Hochachtung, für den Vorstand und die Mitglieder der IBS, die Mitarbeiter der Betriebs-GmbH, als Mitstreiter der ersten Stunde und Vorsitzender der IBS,

Stephan Pauly

Im Umladebahnhof 1973



Unmittelbar nördlich des damaligen Bahnübergangs der B412 ist diese Aufnahme entstanden. Gut erkennbar ist, dass die ersten Meter der Brohltalbahn-Gleise seinerzeit mit Oberleitung überspannt waren. Die halbrunde Signaltafel auf Höhe des Weichenhebels rechts enthielt den Schriftzug „Halt für Bundesbahnlok“.



◀▼ Auch die Rollwagengrube war 1973 noch in Betrieb. Besonderheit der Brohler Anlage war, dass sie auch von der Normalspurseite her mittels Dreischienengleis auf Meterspur erreichbar war.

Helmut Reichelt aus Koblenz besuchte die Brohltalbahn an einem Sommertag im Jahr 1973. Dabei fotografierte er gezielt im Brohler Umladebahnhof. Hoch interessant, was dort vor mittlerweile fast 50 Jahre noch für Details vorhanden waren: Am Rampengleis zur DB-Überführung befand sich eine Fließbandanlage zur Umladung von Phonolith aus Schmalspur- in DB-Wagen, die vor allem bei Hochwasser mit Überflutung



der Hafengleise nützlich war. Im Umladebahnhof stehen denn auch etliche Regelspur-Schüttgutwagen, darunter auch ein Klappdeckelwagen. Weitere Besonderheiten sind die bis 1978 genutzte Rollwagengrube, der Portalkran und die Überspannung der Dreischienengleise mit der Oberleitung der DB.

Volkhard Stern

▲ Zum Umladen von Fracht war seinerzeit auch noch ein Portalkran vorhanden.

► Der Blick in nördlicher Richtung fällt zwangsläufig auf den noch heute vorhandenen Lokschuppen. Statt Lokomotiven beherbergt er heute allerdings u.a. Karnevalswagen.

Fotos: Helmut Reichelt,
Archiv MEC Lahnstein-Koblenz



Ausblick auf den Fahrplan 2022

Bereits am Tag nach dem Jubiläumswochenende haben sich Tobias Baaden, Sven Kreuz, Michael Haubner und Michael Hergarten in Brohl zusammengesetzt, um die Details für den Fahrplan 2022 festzulegen, war das Ziel doch, den neuen Leporello noch in diesem Jahr, idealerweise bis zu den Nikolausfahrten, fertigzustellen. Dieses Ziel haben wir (größtenteils) erreicht, Sie finden den neuen Flyer entsprechend als Beilage zu diesem Heft.

Am grundsätzlichen Betriebstageschema gibt es im kommenden Jahr keine wesentlichen Änderungen gegenüber den Vorjahren. Wir hoffen natürlich, die Fahrtage Mittwoch und Freitag ab Juni endlich wieder wirtschaftlich anbieten zu können, indem bis dahin auch die (Bus-)Touristik hoffentlich wieder anläuft. Coronabedingt sind diese Fahrtage 2020 und 2021 bekanntlich größtenteils ausgefallen.

Neuigkeiten gibt es im Detail beim Fahrplan: Mit dem Abschluss der Gleisbauarbeiten im unteren Brohltal sind dort einige Langsamfahrstellen weggefallen, so dass wir alle Fahrten dort um zwei Minuten beschleunigen konnten. Bergwärts haben wir zudem den bisherigen längeren Aufenthalt in Burgbrohl um drei Minuten gekürzt und kommen somit in Summe auf eine um fünf Minuten verkürzte Gesamtreisezeit bis Engeln. Hierdurch können wir am Vormittag in Engeln einen um fünf Minuten verlängerten Aufenthalt anbieten. Nachmittags haben wir die gewonnene Zeit dafür genutzt um den von unseren Fahrgästen vermehrt angefragten Anschluss von der MittelrheinBahn aus Köln zu verlängern und somit mögliche Verspätungen der RB 26 besser abpuffern zu können.

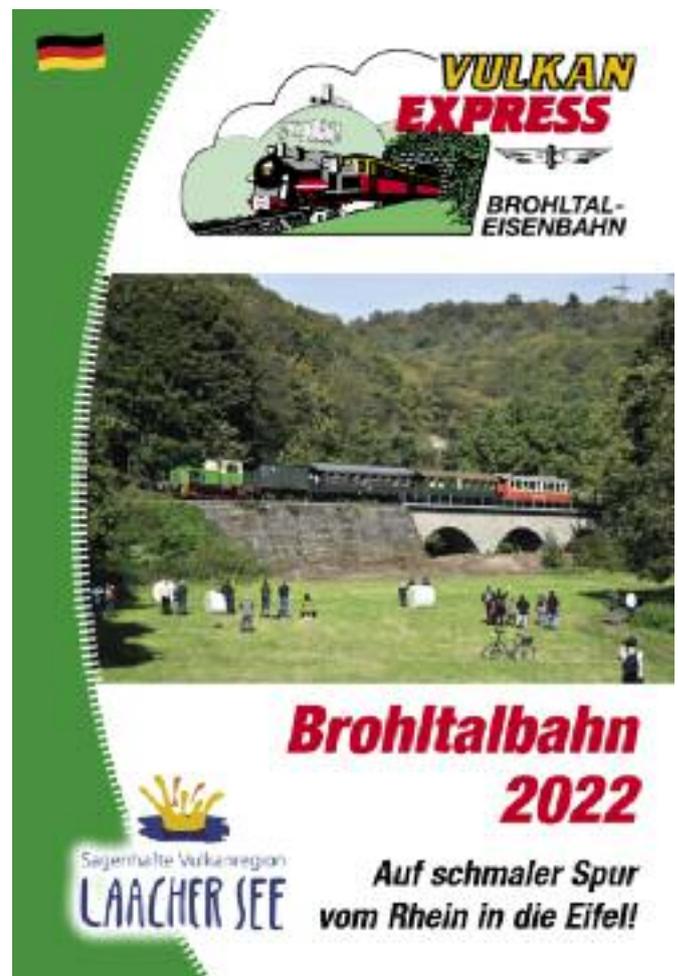
In der Darstellung neu sein wird die Empfehlung von Tages-touren in der Vulkanregion Laacher See in Verbindung mit dem zu Ostern 2022 nochmals verbesserten Freizeitbusnetz. Dieses wird uns die Vermarktung von im Wesentlichen vier Tourenvorschlägen ermöglichen, die weitestgehend an allen Betriebstagen identisch sind. Diese finden Sie auf den Seiten 5 und 6 des Leporello. Weitere Details zum Busnetz werden wir in Ausgabe 1 / 2022 darstellen.

Auch Wanderfreunde können sich schon auf die neue Saison freuen: Mit der Verlegung des Osteifelwegs (Bonn – Bad Neuenahr – Maria Laach – Monreal – Burg Eltz – Moselkern) auf einen neuen Verlauf über den Bahnhof Engeln werden wir neue, perfekt beschilderte Wanderrouten von Engeln nach Maria Laach einerseits sowie über Brenk zur Burg Olbrück und nach Oberzissen andererseits anbieten können. Zwei weitere Routen zwischen Engeln und Oberzissen sind ergänzend durch den Heimatverein Oberzissen in Arbeit und sollen ebenfalls im Frühjahr eröffnet werden. Wir werden in der nächsten Ausgabe ausführlich berichten!

Im Bereich der Sonderveranstaltungen haben wir leichte Anpassungen vornehmen müssen. Das beliebte Mühlenerlebnis kann aufgrund der unsicheren Coronalage im kommenden Frühjahr noch nicht definitiv angeboten werden. Ebenso haben wir auf die Frühstücksfahrten mit Buffet in den Wagons verzichtet. Als Ersatz haben wir das „Eifeler Vulkan-Frühstück“ aus der Taufe gehoben, welches bei einem Gastronom in Oberzissen serviert werden wird. Auch die hochwertigen Fahrten zum Beer Tasting und zu Wine & Dine mussten nach Oberzissen umdisponiert werden, da das gemütliche Kaminzimmer in der Vulkanstube Engeln aufgrund anderer Vorstellungen des Gastronomen leider nicht mehr hierfür zur Verfügung steht.

Weitere Details zu unseren Angeboten 2022 entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Leporello oder unserer Internetseite. Ebenfalls in Arbeit sind der speziell an Reisegruppen gerichtete Gruppenflyer sowie die englische Fassung des Leporello.

Michael Hergarten



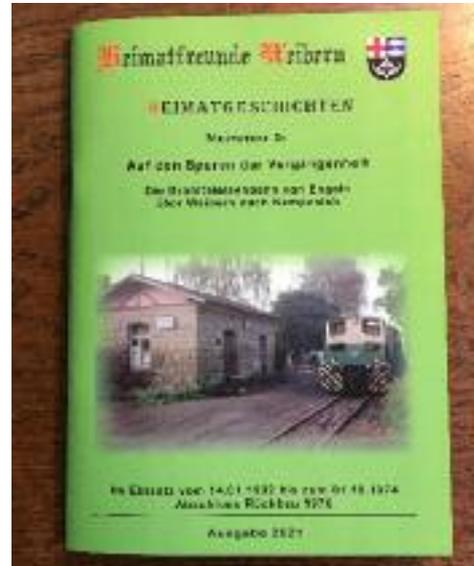
Dokumentation Engeln – Weibern – Kempenich

Anlässlich des 120-jährigen Jubiläumsfestes der Brohltalbahn am 09./10. Oktober 2021 haben die Heimatfreunde Weibern eine neue Broschüre zu unserem ehemaligen Streckenabschnitt von Engeln über Weibern bis nach Kempenich herausgegeben. Nach dem Bereits im Frühjahr veröffentlichten Film (siehe Heft 2 / 2021) liegt nun auch eine gedruckte Dokumentation dieses 1974 leider stillgelegten Streckenabschnitts vor.

Das im DIN-A5-Format gehaltene Heft zeigt auf über 40 Seiten zahlreiche historische Fotoaufnahmen vom Verlauf der Strecke. Insbesondere die heute größtenteils überbauten Ortsdurchfahrten von Weibern und Kempenich beeindrucken aus heutiger Sicht schon alleine durch ihre Führung unmittelbar entlang der Häuser. Historische Karten und Gleispläne vervollständigen das Bild. Besonders anschaulich sind aber insbesondere die bereits aus dem Video bekannten Fotomontagen aktueller Aufnahmen, in die man den historischen Gleisverlauf eingearbeitet hat.

Unser Arbeitskreis Archiv um Volkhart Stern konnte die Heimatfreunde mit zahlreichen Aufnahmen unterstützen. Das Engagement der Heimatfreunde Weibern, diesen Streckenabschnitt so ausführlich zu dokumentieren, ist aus unserer Sicht gar nicht hoch genug einzuschätzen! Das Heft ist ein ab-

solut gelungener Beitrag zur Bewahrung der Eisenbahn- und Heimatgeschichte im Brohltal.



Wir haben einen größeren Posten der Broschüre beschafft und bieten diese im Bahnhof Brohl zum Preis von 4,50 € an.

Michael Hergarten

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS:

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

Wolfgang Scheibe, Daun
 Chemin de Fer de la Baie de Somme, Saint Valéry sur Somme
 Jörg Ahlback, Neuwied

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 VT30: Folgender Betrag ist bis zum 31. Oktober 2021 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

188.725 €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten ab 50 € Spendenwert im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, 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. Oktober 2021:

Rolf Sonnenberg, Koblenz
 Gerd Klein, Andernach
 Ursula Breuer, Burgbrohl
 Rainer Diederichs, Brohl-Lützing
 Karl-Heinz Porz, Burgbrohl
 Stephan Pauly, Sinzig
 Dirk Menshausen, Hürth
 Bernd Rausch, Weibern
 Werner Zink, Bonn
 Hermann Mohr, Rengsdorf
 Petra Hühmann
 Gabriele Moldenhauer, Berlin
 Thomas Mischker
 Wolf-Jobst Siedler, Hamburg
 Matthias Dörfler, Karlsruhe

Tobias Baaden

Besondere Aufträge auf der Normalspur



▲ Mit einer unserer V 60, der 365 733 unterstützen wir Mitte November das Kalkwerk in Kerkerbach beim Rangieren der Kalkwagen im Werk sowie auf der Kerkerbachbahn nach Steeden.
Fotos: Markus Degen

Kalkwerk Steeden

Nachdem wir ein Jahr lang Kalkzüge ab Kerkerbach für ThyssenKrupp bzw. RheinCargo gefahren haben, erinnerte man sich bei Schäfer-Kalk, dem Versender des Produktes an uns, als deren Rangierlokomotiven schadensbedingt ausgefallen waren. Die DB konnte nicht helfen, meinte jedoch: „...fragt doch mal bei der Brohltalbahn“. Schließlich sind wir ja mehrmals die Woche in Limburg mit einer unserer Lokomotiven im Einsatz. So konnten wir Mitte November drei Mal Wagen über die Trasse der ehemals schmalspurigen Kerkerbachbahn

von Kerkerbach nach Steeden und zurück fahren. Eine Strecke, auf der seinerzeit auch schon eine der beiden ursprünglich für Siam gebauten Meterspur-Schleppenderlokomotiven (G4) von 1937 bis 1958 unterwegs war. Die G4 war mit ihrer Schwestermaschine G3 zuvor einige Jahre im Einsatz bei der Brohltalbahn bevor sie zur damals auch meterspurigen Kerkerbachtalbahn abgegeben wurde.“

▼ Am 04. November 2021 war unsere 218 mit einem Schotterzug im Ahrtal tätig. Die Aufnahme ist zwischen Heimersheim und Bad Bodendorf entstanden. Das hier befahrene Streckengleis ist seit dem 08. November 2021 wieder in Betrieb.



Wiederinbetriebnahme der Ahrtalbahn

Unmittelbar nach der fürchterlichen Flut bei unseren Nachbarn im Ahrtal haben wir, wie berichtet, mit Mitarbeitern, unseren beiden Radladern und unserem Bagger gern und selbstverständlich geholfen. Nun war unsere große Diesellok 218 396 kurz vor der am 08. November 2021 erfolgten Wiedereröffnung des ersten Teilabschnitts der Ahrtalbahn zwischen Remagen und Ahrweiler als Arbeitszuglok gefragt. Tausende Tonnen Schotter mussten ins Ahrtal gebracht werden. Unsere Triebfahrzeugführer Ralf Merten, Markus Degen und auch Jörg Reichert hatten die Ehre, einige der ersten Züge nach der Flut durch das Ahrtal zu fahren. Ein Logistiker der ausführenden Firma Leonhard Weis merkte an: „... von den Anwohnern wurden unseren ersten Züge gefeiert...“. Ungewöhnlich, aber auch irgendwie verständlich – kommt doch nach und nach ein kleines Stück Normalität zurück. Gern haben wir geholfen und fahren gerne wieder, wenn wir gebraucht werden!

Stefan Raab