



Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort / Impressum	2	Neuer Flyer wirbt um Nachwuchs	1
Osteifelweg mit dem „Vulkan-Express“ verknüpft	3	Blick über den Zaun: Mit 60 Sachen durch Europa	12
Aktuelles vom Gleisbau im Brohltal	6	Es war einmal...	19
Erfolgreicher Abschluss des Schülerverkehrs	8	Bericht des Schatzmeisters	19
Aktuelles aus der Werkstatt	10	Gelungene Premiere: Beer Tasting am 07. Mai	20
Brücke am Bahnhof Brenk saniert	11		

I Grußwort

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

diesen Gruß schreibe ich Ihnen am Vorabend der Vorstandsreise der IBS zu unseren französischen Kollegen vom Velay-Express. Deren meterspurige Museums- und Touristikeisenbahn verläuft auf der Hochfläche zwischen den östlichen Ausläufern des Massif-Central und dem westlich des Velay gelegenen Regionalparks der Monts d'Ardèche. Besser bekannt ist die Region auch als Herkunftsort zahlreicher berühmter Mineralquellen, deren „Stille Wässer“ auch bei uns in Deutschland in den Regalen zahlreicher Supermärkte zu finden sind.

Und damit komme ich auch gleich zu den Parallelen der beiden Bahnen des Brohltals und des Velay: beide durchqueren eine ehemals hochaktive von Vulkanen geprägte Landschaft, mit dem Unterschied, dass die Hochfläche des Velays zwischen 800 und 1.100 Metern über dem Meeresspiegel deutlich höher gelegen ist, als unser Endbahnhof Engeln in der östlichen Vulkan-Eifel.

Die 27 km lange Strecke beginnt in dem kleinen Örtchen Raucoules auf knapp 900 Metern Seehöhe und verläuft größtenteils auf dem Velay-Plateau um anschließend nach mäßigen Steigungen den Endbahnhof in Saint-Agrève (1.048 m) zu erreichen. Die dabei durchfahrene Mittelgebirgslandschaft ähnelt sehr stark den Hochflächen der Eifel, jedoch sich stets auf einer Höhe von knapp 1.000 m über dem Meeresspiegel bewegend. Die 1902 fertiggestellte und 1968 für den Regelverkehr stillgelegte Strecke ist die letzte verbliebene von einst sechs Bahnverbindungen auf dem und rings um das Velay-Plateau verlaufenden Meterspurstrecken. Nur die einige Kilometer weiter östlich im Tal der Doux verlaufende Strecke von Tournon in das 32 Km entfernte Lamastre im Vivarais zeugt ebenfalls noch von dem einst fast 200 Streckenkilometer umfassenden sog. „Vivarais-Netz“.

Unsere französischen Kollegen greifen wie wir bei der Zugförderung ebenfalls auf Dampflokomotiven der vierzylindrigen Bauart Mallet zurück. Im Velay handelt es sich hierbei um Lok 101, die 1906 (!) von Blanc-Misseron in Crespin-Nord mit der Fabriknummer 337 gebaut wurde; dem gleichen Baujahr, wie das unserer Mallet-Lok 11sm.

Ziel unseres Besuchs sind weitere Abstimmungen mit den französischen Kollegen um die Finanzierung unserer zweiten Dampflok, der E168 von Henschel, die wir vor einigen Jahren aus Portugal „reimportiert“ haben und deren Wiederinbetriebnahme wir im Rahmen eines von der EU aufgelegten Förderprogramms finanzieren möchten. Unsere Kollegen haben die baugleiche Schwesterlok E166 erstanden und möchten nun mit uns gemeinsam und mit einer weiteren Museumsbahn in Spanien ein supranationales Investitionsprogramm innerhalb des EU-Förderrahmens realisieren.

Selbstverständlich werden wir Sie über den weiteren Verlauf der Verhandlungen auf dem Laufenden halten und Ihnen über unsere diesbezüglichen Fortschritte berichten.

Ihr Stephan Pauly, Vorsitzender der IBS

I Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsstelle:

Brohltalstraße, 56656 Brohl-Lützing
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-Expresß

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 Ausgabe 3 / 2022: 15. August 2022

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

Titelbild: Niederzissen hat wieder einen echten Bahnhof! Nach über 30 Jahren ist das Kreuzungsgleis mit dem Wiedereinbau aller notwendigen Weichen wieder uneingeschränkt nutzbar. An Gleis 1 wurde zudem eine Bahnsteigkante gesetzt, so dass der Ein- und Ausstieg nun deutlich bequemer möglich ist. Am 08. April 2022 durchfahren D2 und D1 das neue Gleis 2 mit ihrem Schülerzug auf dem Weg nach Niederzissen West. Foto: Volkhard Stern

Sonderfahrten / Termine

16. / 17. Juli, 05.-07. August, 20. / 21. August:

Dampfbetrieb mit Lok 11sm

02. Juli, 06. August & 03. September:

Eifeler Vulkan-Frühstück

20. Juli, 17. August & 21. September:

Mit dem Zug zum Brunch

03. September: Abendfahrt zum Beer Tasting



Osteifelweg mit dem „Vulkan-Expresß“ verknüpft

▲ Am Bahnhof Engeln erwarten den Wanderer schöne Fernblicke, bevor der Weg entweder in Richtung Oberzissen oder aber in Richtung Maria Laach talwärts führt.

Foto: Michael Hergarten

Auf 117 Kilometern verläuft der Osteifelweg des Eifelvereins von Bonn über Bad Neuenahr und entlang der Burg Eltz bis an die Mosel. Im Brohltal hat die traditionsreiche Route nun einen neuen Verlauf über den Bahnhof Engeln erhalten. Unsere Fahrgäste können somit nun auf perfekt markierten Wegen nach Maria Laach oder zur Burg Olbrück wandern.

Traditionsreicher Weg zwischen Bonn und Mosel

Seit ungezählten Jahrzehnten betreut der Eifelverein diese beliebte Nord-Süd-Tour durch die Osteifel. In acht Tagesetappen führt der bis vor wenigen Jahren noch als Jakobsweg bezeichnete Weg von Bonn südwärts über die Landskrone nach Bad Neuenahr. Durch dichte Wälder und über aussichtsreiche Höhen geht es sodann weiter ins Brohltal,

nach Maria Laach und weiter nach Monreal, von wo der Weg durch das idyllische Eltzbachtal bis nach Moselkern führt. Zahlreiche Burgen und Schlösser, wie z.B. Burg Olbrück, Schloss Bürresheim oder die Burgen Pymont und Eltz säumen den Weg.

Im Brohltal ist die Route nach einer Idee unseres Arbeitskreises Touristik & Öffentlichkeitsarbeit in enger Zusammenarbeit zwischen Eifelverein, Touristikern der Vulkanregion, den Ortsgemeinden und der Unteren Naturschutzbehörde nun auf einen neuen, noch attraktiveren Verlauf umgelegt worden.

Beschilderter Wanderweg zur Burg Olbrück & nach Maria Laach

Dreh- und Angelpunkt des Fernwanderweges wird im Bereich Brohltal künftig unser Bahnhof Engeln sein. Wer mit dem „Vulkan-Expresß“ hier eintrifft, hat vom Rhein her nicht nur 400 Höhenmeter überwunden, sondern kann nun noch attraktivere Wandermöglichkeiten genießen. Neben der Eifelleiter lockt hier nun auch der Osteifelweg zu einem perfekt markierten Wandervergnügen.

Nach Norden hin führt der Weg nun entlang der Gleise nach Brenk und weiter zur mächtigen Burg Olbrück. Von dort geht es hinüber zum Rodder Maar, wo der Weg mit der Eifelleiter zusammentrifft. Gemeinsam geht die Route weiter zum Königssee und kurz darauf (nun wieder getrennt) weiter mit fan-

tastischen Aussichten nach Schalkenbach. Durch tiefe Wälder gelangen die Wanderer sodann nach Bad Neuenahr und weiter nach Bonn. Ein beschilterter Zuweg von Niederdürenbach zum Bahnhof Oberzissen ermöglicht auch interessante Teilstreckentouren z.B. von Engeln nach Oberzissen (9 km) oder von Oberzissen nach Bad Neuenahr (20 km).

Wen es eher nach Süden zieht, der kann nun von Engeln über Wehr ca. 9 km nach Maria Laach wandern. Dort lohnt

stets ein Besuch des Benediktinerklosters und des Laacher Sees. Der „Freizeitbus Vulkanpark“ (Linie 322) bringt die Wanderer im Sommerhalbjahr täglich im Stunden- bzw. Zweistundentakt zurück nach Engeln. Wer weiter wandern will, den erwartet nicht nur das idyllisch gelegene Schloss Bürresheim, sondern im weiteren Verlauf das Fachwerkstädtchen Monreal ebenso wie die Burg Pymont und die Burg Eltz. In Moselkern endet dieser östlichste der Nord-Süd-Wege des Eifelvereins.

Enge Zusammenarbeit aller Beteiligten

Möglich wurde die neue Route, die touristisch nun wesentlich attraktiver ist, durch eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten. Von unseren Fahrgästen wissen wir schon lange, dass sie sich gut beschilderte Wanderwege vom Bahnhof Engeln zur Burg Olbrück oder nach Maria Laach wünschen. Der bislang die Gleise im Bereich der Steilstrecke nur querende Osteifelweg war somit ideal um diesen Wunsch umzusetzen, zumal der alte Verlauf die touristischen Highlights der Region, wie z.B. das Rodder Maar, den

Swingolf-Parcour am Neuen Maarhof oder eben auch unseren „Vulkan-Express“ größtenteils links liegen ließ.

Basis für unseren Vorschlag eines neuen Routenverlaufs war entsprechend die Integration dieser touristischer Anlaufstellen ebenso wie die Erschließung der örtlichen Gastronomie, welche nun z.B. mit dem Neuen Maarhof in Niederdürenbach oder der Vulkanstube im Bahnhof Engeln direkt am Wegesrand liegt. Auch die Möglichkeit, eine Fahrt mit dem „Vulkan-Express“ mit einer attraktiven Wanderung auf markierten Wegen zu verbinden war – natürlich – eines der Hauptziele.

Dieses Konzept kam gut an: Nachdem das Team der Vulkanregion Laacher See um Sarah Stein ihre Unterstützung für das Projekt zugesagt hat, sind wir an den Eifelverein als Betreiber des Weges herantreten. Auch bei Robert Eckert als zuständigem Hauptwegewart und bei Georg Wroblewski als Vorsitzendem der Ortsgruppe Brohltal stieß die Idee auf offene Ohren, so dass die notwendigen Beschlüsse zur Umlegung beim Eifelverein gefasst werden konnten. Es folgten intensive Abstimmungen und Gespräche mit allen betroffenen Ortsgemeinden und der Unteren Naturschutzbehörde zum Einverständnis der Nutzung der örtlichen Wirtschaftswege.

Eine Schwierigkeit ergab sich dabei im Bereich zwischen Engeln und Brenk: Zum Einen war die gemauerte Bogenbrücke über den Bahnhof Brenk nicht mehr sicher begehbar und zum Anderen fehlt oberhalb von Fußhölle noch eine Wegeverbindung. Diese ist, nicht zuletzt aufgrund unserer Planungen, in das noch laufende Flurbereinigungsverfahren eingeflossen und wird vsl. in wenigen Jahren die vorübergehend notwendige Umleitung über Fußhölle entbehrlich machen.



In blau ist der neue Wegeverlauf zwischen Oberdürenbach und Wehr eingetragen. Der alte Verlauf ist rot dargestellt. © Eifelpfadfinder / Outdooractive.



▲ Von Brenk führt der Weg, das Quackenbachtal querend, hinüber zur Burg Olbrück.

Foto: Michael Hergarten

Neuer Verlauf ab Sommer markiert

Die neue Wegeführung ist vsl. ab spätestens August in der Natur markiert und lädt zur Entdeckung ein. Ob als Mehrtagestour auf dem Gesamtverlauf zwischen Bonn und Mosel oder als Tagesausflug z.B. vom Bahnhof Engeln nach Bad Neuenahr (ca. 24 km) oder nach Maria Laach lädt der neue Weg zu erholsamen Stunden in der Natur ein. Die neuen Kombinationsmöglichkeiten mit einer Anreise im „Vulkan-Express“ sind zahlreich:

- Bahnhof Engeln – Bahnhof Brenk (2 km, geeignet als Spaziergang zwischen Hin- und Rückfahrt)
- Bahnhof Engeln – Bahnhof Brenk – Burg Olbrück – Bahnhof Oberzissen (9 km)
- Bahnhof Engeln – Bahnhof Brenk – Burg Olbrück – Bad Neuenahr (24 km)

- Bahnhof Engeln – Wehr – Maria Laach (9 km, Rückfahrt per Freizeitbus 322)
- Bahnhof Oberzissen – Swingolf-Parcour – Rodder Maar (3 km)
- Bahnhof Oberzissen – Rodder Maar – Schalkenbach – Bad Neuenahr (20 km)

Diese und viele weitere Touren haben wir auf unserer Internetseite unter www.vulkan-express.de/stationen-und-ausfluege ausführlich dargestellt.

Unser Dank gilt an dieser Stelle allen Beteiligten, die diese großartige neue Wandermöglichkeit unterstützt und möglich gemacht haben! Ganz besonders erwähnt werden soll dabei die Ortsgemeinde Brenk, indem mit der Sanierung der „Bahnhofsbrücke“ (s. S. 11) eine zwischenzeitlich drohende deutlich längere Umleitung über den Fahrweg abgewendet und der Zielzustand hier bereits in diesem Jahr hergestellt werden konnte. Auch dem Eifelverein sei herzlich gedankt, wertet der neue Wegeverlauf die touristischen Möglichkeiten im Brohltal doch wesentlich auf und trägt nicht zuletzt zur weiteren Vernetzung von Brohltalbahn und Region bei.

Michael Hergarten



▲ Der Wegeverlauf führt um das Rodder Maar herum, so dass auf dem Weg in Richtung Bad Neuenahr dieser idyllische Blick zur Burg Olbrück möglich wird.

Foto: Michael Hergarten



▲ Direkt am Kloster erreicht der Wanderweg Maria Laach. Von hier kann man stündlich per Freizeitbus 322 nach Engeln zurückkehren.

Foto: Michael Hergarten



Aktuelles vom Gleisbau im Brohltal: Niederzissen ist wieder ein „echter“ Bahnhof

▲ Im Zuge der Gleisbauarbeiten zwischen Niederzissen und Oberzissen kam Diesellok D5 regelmäßig vor Schotterzügen zum Einsatz. Hier ist der Zug am 22. März 2022 vor der Kulisse der Burg Olbrück zu sehen. Foto: Walter Brück

Seit dem letzten Baustellen-Update hat sich im Brohltal erneut einiges getan!

Herausragendes Highlight ist die vollständige Wiederherstellung des Bahnhofes Niederzissen mit einem uneingeschränkt nutzbaren Kreuzungsgleis. Anschließend an den bereits 1996 eingebauten, nur talseitig angeschlossenen Gleisstumpf ist das Gleis 2 auf seiner vollen Länge wieder verlegt und auch bergseitig wieder mit einer Weiche angeschlossen worden. Im Bereich des Bahnhofesgebäudes haben wir die Gelegenheit genutzt um eine weitere Weiche einzubauen, über die künftig ein neues Abstellgleis in der ehemaligen Omnibushalle angebunden werden soll. Das hauptsächlich genutzte Gleis 1 ist zudem auf der gesamten Länge mit einer Bahnsteigkante versehen worden, so dass hier nun

► In nur vier Tagen ist der Bahnübergang der B 412 auf Höhe des Autobahnzubringers vollständig erneuert worden. Betontragplatten garantieren nun eine fast erschütterungsfreie Überfahrt auch für Straßenfahrzeuge. Skl. „Hansemann“ ist hier am 22. April im Bereich der Baustelle zu sehen.

Foto: Frank Muth

deutlich komfortabler in unsere Wagons ein- und ausgestiegen werden kann. Dies ist insbesondere für unsere traditionelle „Pinkelpause“ mit Gelegenheit zur Nutzung der WC-Anlagen im Bahnhof von Bedeutung.

Anfang April war, ähnlich wie im letzten Frühjahr, eine Stopfmaschine der Fa. Erfurter Gleisbau GmbH im Einsatz um die seit dem vergangenen Herbst fertiggestellten Neubauabschnitte in die finale Form zu bringen. Dies betraf ca. einen Kilometer Gleis im Bereich Bad Tönisstein, Gleis 1 im Bahnhof Burgbrohl, den jetzt im Frühjahr erneuerten

Abschnitt zwischen Niederzissen und Oberzissen sowie die neue Gleisanlage im Bahnhof Niederzissen. Im Vorfeld wurden zahlreiche, meist mit der D5 bespannte Schotterzüge vom Brohler Hafen zu den Baustellen eingesetzt.

In nur vier Tagen Bauzeit haben wir zudem während der parallelen Straßensperrung zwischen Niederzissen und Weiler in den Osterferien den Bahnübergang über die B 412 auf Höhe des Autobahnzubringers vollständig erneuert. Hierzu ist, wie schon im vergangenen Jahr im unteren Brohltal, die alte Fahrbahn von Straße und Schiene voll-



ständig entfernt und eine neue Betontragplatte eingebracht worden. Die bisherigen Schlaglöcher und Unebenheiten in der Straße gehören damit der Vergangenheit an.

Während der gleisbaubedingten Streckensperrung hat die Ortsgemeinde Brenk die Gelegenheit genutzt um die über den Bahnhof führende Steinboogenbrücke einzurüsten, im oberen Bereich zu sanieren und mit einem neuen Geländer zu versehen.

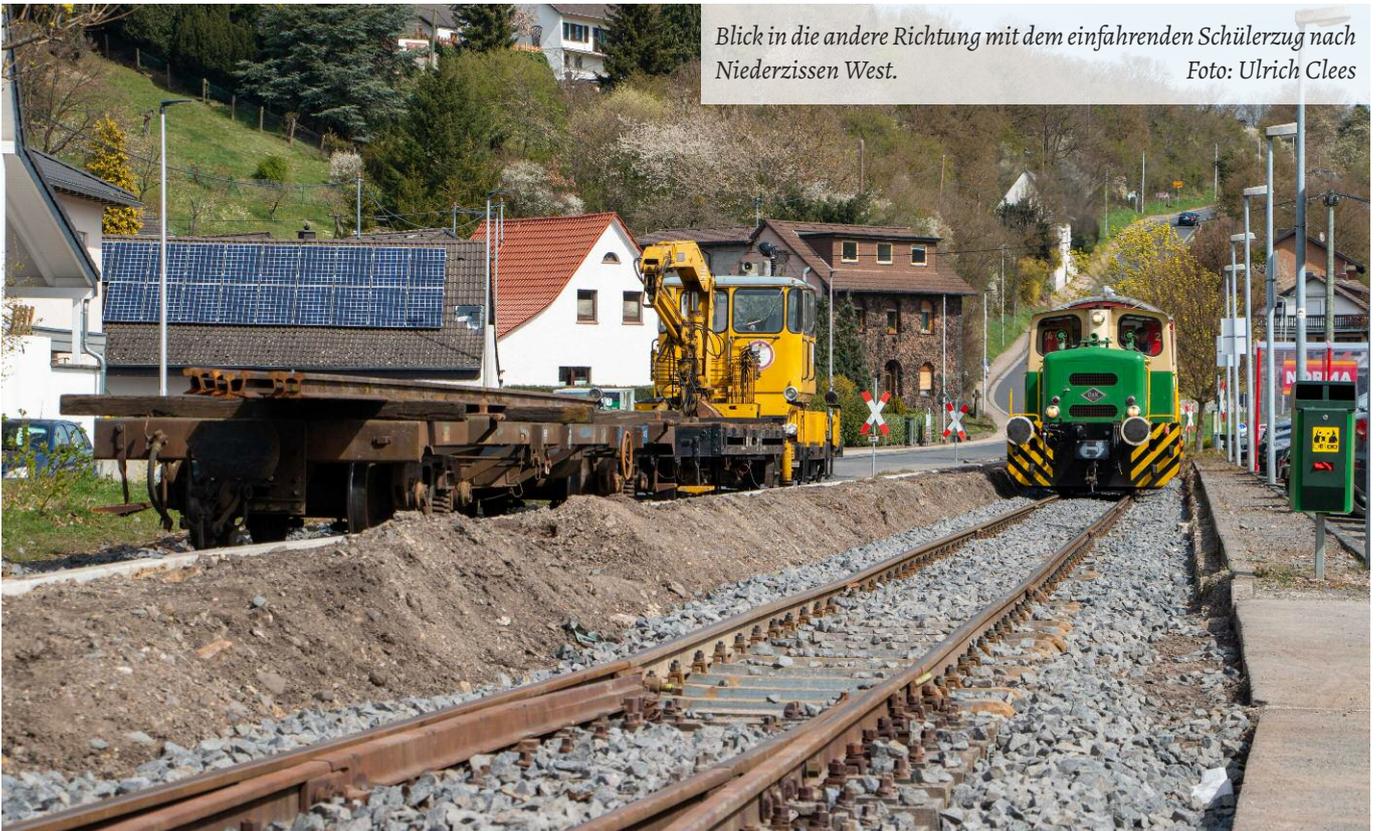
Frank Muth



▲ Anfang April wurden die im Herbst 2021 und diesem Frühjahr erneuerten Gleisabschnitte wiederum mit einer Stopfmaschine in die endgültige Form gebracht. Hier ist die Maschine zwischen Nieder- und Oberzissen zu sehen. Foto: Tobias Baaden.

◀ Am 12. April 2022 zeigte sich der Bahnhof Niedertzissen bereits wieder mit drei Weichen und einem durchgehenden Ausweichgleis. Der Bahnsteig an Gleis 1 ist derweil noch im Bau, während unser Skl „Hansemann“ die Kreuzung mit dem Schülerzug abwartete.

Foto: Ulrich Clees



Blick in die andere Richtung mit dem einfahrenden Schülerzug nach Niedertzissen West. Foto: Ulrich Clees

Erfolgreicher Abschluss des Schülerverkehrs

An 17 Tagen zwischen dem 04. April und dem 06. Mai 2022 haben wir zwischen Burgbrohl und Niederzissen West Teile des Schülerverkehrs auf der Schiene abgewickelt. Hintergrund war eine Straßenbaustelle im Bereich des Autobahnzubringers (vgl. letzte Ausgabe, S. 18).

Gestartet war unser Nahverkehrszug in der letzten vollen Schulwoche vor den Osterferien. Am frühen Morgen des 04. April stand die Garnitur aus D 2, den Wagen 24 und 26 sowie der D 1 am Zugschluss pünktlich um 06:10 Uhr am Brohler Bahnsteig zur Fahrt nach Niederzissen West bereit. Erwartungsgemäß wurde diese geöffnete Leerfahrt bis Burgbrohl zu Beginn noch nicht genutzt. Nach einigen Tagen fanden sich dann aber tatsächlich doch vereinzelt Berufspendler ein, die unseren Zug dem Bus vorzogen!

Ab Burgbrohl stürmten dann die Schüler den kleinen Zug, in Weiler kamen etliche weitere, auch aus den umliegenden Ortschaften, hinzu. Letzteres aber auch nur dadurch, dass unser Personal die Kids „an die Hand“ genommen hat – der örtliche Busbetrieb glänzte nämlich leider erneut durch falsche Fahrplanaushänge und schlecht informierte Busfahrer. In mehreren Pendelfahrten konnten die vom Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) berechneten Schülerströme optimal abgewickelt werden. Auch am Nachmittag lief der Zugverkehr zur vollsten Zufriedenheit und ersparte den Reisenden somit den großen Umweg per Bus über Gleys.

Die Reaktionen im Vorfeld der Verkehre ließen den Erwartungsdruck bei uns ja durchaus steigen! Mit alleine bei Facebook fast 20.000 erreichten Personen, 290 Likes und unzähligen begeisterten

► Am frühen Morgen strömen die Schüler am Haltepunkt Weiler zu ihrem Zug gen Niederzissen. Foto: Tobias Baaden



▲ Der Schülerzug ist am 28. April 2022 in Gleis 2 des Bahnhof Burgbrohl eingefahren. Zahlreiche Schüler verlassen den Zug, bevor sich dieser auf den Rückweg nach Niederzissen macht.

Foto: Volkhard Stern

Kommentaren schienen Eltern und Schüler unseren kleinen Zug schon vorab regelrecht zu „feiern“! Die Stimmen reichten von „einfach genial“ über „Abenteuer inbegriffen“ bis zu Forderungen, der Zug möge den Bus doch dauerhaft ersetzen.

Gut vorbereitet, konnten wir diese für uns neue Herausforderung im ÖPNV mit Bravour meistern! Doch dann war alles ganz schnell wieder vorbei: Ursprünglich bis zum 20. Mai geplant, erfuhr wir am Freitag, dem 06. Mai

mehr oder weniger durch Zufall davon, dass die Straßenbauarbeiten am folgenden Tag beendet und die Straße wieder frei sein würde. Von dieser neuen Entwicklung wurden wir ebenso überrascht wie die Kreisverwaltung Ahrweiler, die Ahrweiler Verkehrs-GmbH und der VRM. Doch das Gerücht bestätigte sich: Ab Samstag, dem 07. Mai fuhren die Busse wieder den regulären Linienweg, unsere Züge wurden nicht mehr gebraucht. In aller Hektik galt es nun unerwartet kurzfris-



tig die Kundeninformationen in den Vitrinen, auf der Homepage und in der DB-Auskunft zu aktualisieren, was systembedingt teilweise bis zum folgenden Mittwoch dauerte.

Schade, dass der Verkehr so unerwartet wieder eingestellt werden musste. Dennoch haben wir gut beweisen können, dass wir auch zuverlässigen ÖPNV anbieten können. Das ist ein Pfund für die Zukunft, mit dem wir hoffentlich auch bei den Entscheidungsträgern punkten konnten.

Und wie fanden die Schüler selbst den Zugverkehr? Einige Mitte Mai im Bus eingefangene O-Töne zeigten gemischte Gefühle: „Im Zug war super, dass man die Fenster aufmachen kann und es Tische zum Hausaufgaben ma-



▲ Die Brohltalbahn im Einsatz für den Nahverkehr: Am 12. April 2022 durchfährt der kleine Zug die Baustelle der voll gesperrten B 412 im Bereich des Autobahnzubringers.

Foto: Ulrich Clees



◀ Mit den beiden Frauenfeld-Wil-Wagen konnten wir ausreichend viele Sitzplätze anbieten. Positiv angekommen sind insbesondere die Tische zur Erledigung von Hausaufgaben.

Foto: Tobias Baaden

chen gibt“, war ebenso zu hören wie „Wir haben mit einer App gemessen, dass wir mit dem Zug im Durchschnitt mit nur 11 km / h unterwegs waren! Nun kann ich morgens wieder länger pennen!“ Vielleicht ermöglicht der runderneuerte Gleiskörper ja schon bald höhere Fahrgeschwindigkeiten und entkräftet dieses Argument. Zu wünschen wäre es.

Michael Hergarten

► Der Zubringerzug aus Burgbrohl nähert sich am 07. April 2022 dem Endpunkt Niederzissen West, die Anschlussbusse stehen schon bereit.

Foto: Volkhard Stern



Aktuelles aus der Werkstatt

Neue Toiletten- und Sanitärräume im Lokschuppen

Behelfsmäßig wird derzeit unser Toilettenwagen, welchen wir vor einigen Jahren für die damals noch gut gebuchten Früh-Kölsch- oder Gambrinusfahrten erworben hatten, als Übergangslösung genutzt. Die durchaus als sehr historisch zu bezeichnende bisherige Toilettenanlage ist zwischenzeitlich völlig entkernt und die Grube darunter verfüllt worden. Ein zeitgemäßes zweiflügeliges Fenster ersetzt das historische, einfach verglaste Alte. In diesem Bereich sollen neue Waschgelegenheiten wie Dusche und Waschbecken sowie Waschmaschine nebst Trockner ihren Platz finden. Zwischenzeitlich verputzt wurde der Bereich der neuen Toilettenräume. Hier sind schon alle Leitungen verlegt und auch die Elektroinstallation unterm Putz verschwunden. Beide Räume, wie auch der zukünftig sanierte Aufenthaltsraum, erhalten Fußbodenheizung.

Personenwagen 35 & 33

Wagen 35 erhielt vor Saisonbeginn eine neue Hauptuntersuchung und befindet

sich bereits wieder im Einsatz. Auch beim Wagen 33 waren die Fristen abgelaufen, weshalb dieser derzeit in der Werkstatt bearbeitet wird und in ein paar Wochen ebenso wieder, mit frischen Fristen versehen, dem Betrieb übergeben werden kann.

Wagen 109

Der Dauerpatient Wagen 109 wird derzeit wieder etwas weiter bearbeitet. Dieser steht ja bekanntermaßen seit vielen Jahren im Schuppen. Immer mal wieder wird an dem Wagen gearbeitet. Zumindest die Absicht ist da, den Wagen nunmehr stahlbauseitig in den nächsten Wochen fertig zu stellen. Dann soll er zum Aufbau des Holzaufbaus in den oberen Schuppen, also nahe an die Schreinerei, verbracht werden.

Wagen 402

Wagen 402, einer der beiden meterspurigen Rungenwagen der Brohltalbahn, wurde an einen Unternehmer aus dem Kerkerbachtal ausgeliehen. Dieser möchte den Wagen optisch aufarbeiten und an einer von ihm erhaltenen „Marmor-Laderampe“ im Kerkerbachtal auf

einem Stück Gleis präsentieren. Er soll damit an die ehemalige meterspurige Bahn dort erinnern und auch mit einem Schild, welches auf die Herkunft des Wagens und eben den „Vulkan-Expres“ hinweist, versehen werden. Der Wagen, welcher sich derzeit noch in leider sehr schlechtem Zustand befindet, wurde mittels unseres Containerstaplers im April auf einen Lkw verladen und bleibt weiter im Eigentum der Brohltal-Eisenbahn GmbH.

Normalspur-Bauzugwagen

Die blauen, ehemaligen Bahnbau-Bauzugwagen, welche seit Jahren ihr Dasein im Umladebahnhof fristeten, haben einen Käufer gefunden. Die Wagen wurden an die Fa. Siemens verkauft, werden aber zuvor von unserer Werkstatt umgebaut und erhalten noch bei uns eine Hauptuntersuchung. Da die Wagen mit Ballast-Containern ausgestattet werden, mussten die ohnehin desolaten Aufbauten abgebrochen werden. Die Auslieferung an Siemens wird voraussichtlich noch in diesem Jahr erfolgen.



▲ Am 19. Mai 2022 wurde unsere in Hamburg reparierte Lok 295 049 zunächst nach Bruchhausen-Vilsen überführt. Hier ist die erste Fahrt einer Brohltalbahn-Lok auf dieser Strecke in der bekannten Ortsdurchfahrt von Uenzen zu sehen. Foto: Peter Kempf

Diesellok 295 049

An unserer 295 049 kam es leider Mitte Mai zu einem Schaden an der Lichtanlassmaschine, nachdem erst im Oktober letzten Jahres selbige gewechselt wurde. Nur drei Wochen nach Gewährleistungsablauf musste somit abermals eine neue eingebaut werden. Dazu

nahm die Firma Hering-Bau, die zufällig eine Überführungsfahrt nach Kiel auf dem Programm hatte, die Lok mit an den Haken und setzte sie in Hamburg zur Reparatur im DB Cargo-Werk ab. Nur zwei Tage später konnten wir die Lok wieder entgegennehmen. Peter Kempf vom DEV bzw. der Fa. Nordlandrail war so nett und nahm das Fahr-

zeug für uns entgegen und fuhr damit zunächst bis Bruchhausen-Vilsen. Damit kam dann erstmals ein normalspuriges Fahrzeug der Brohltalbahn zu Besuch bei unseren Freuden dort. Zwei Tage später wurde die Lok über Köln, wo wir sie entgegennahmen, nach Neuwied überführt.

Stefan Raab & Andreas Thiel

Brücke am Bahnhof Brenk saniert

Der Bahnhof Brenk wird von einer gemauerten Steinbogenbrücke überspannt. Als Besonderheit weist diese Brücke eine recht starke Steigung auf, um die weiter oben am Hang des Schellkopfes gelegenen landwirtschaftlichen Flächen erreichen zu können.

In den 1970er Jahren ist die im Besitz der Ortsgemeinde Brenk stehende Brücke letztmalig saniert worden. Leider war der Bereich unterhalb der Geländer nun marode, so dass die Brücke zuletzt für jeglichen Verkehr gesperrt werden musste. In diesem Frühjahr konnte nun eine Streckensperrung aufgrund einer Gleisbaustelle im Bereich Niederzissen genutzt werden, um das Bauwerk zu sanieren. Dabei ist das Mauerwerk ausgebessert und ein neues (optisch leider sehr dominantes) Geländer installiert worden.

Aufgrund seiner Lage und der starken Steigung gibt es Vermutungen, dass diese Brücke ursprünglich einmal als Bremsberg des Steinbruchs genutzt



▲ Die Brücke über den Brenker Bahnhof wurde unlängst saniert. Foto: Michael Hergarten

worden ist. Gegen diese Theorie spricht allerdings die Tatsache, dass die Steine dann auf der „falschen“ Seite der Bahn angekommen wären und eine Weiterverarbeitung oder Verladung nicht

mehr möglich gewesen wäre. Sachdienliche Hinweise zu dieser Thematik nehmen wir gerne auf!

Michael Hergarten

Neuer Flyer wirbt um Nachwuchs

In Vorbereitung unseres Schnuppertages am 11. Juni 2022 haben wir einen neuen Flyer entworfen um nachhaltig und über einen längeren Zeitraum das Interesse für eine aktive Mitarbeit in der IBS zu wecken. Die ausgewählten Fotos und Texte sollen Lust machen, bei uns ins aktive Vereinsleben einzusteigen und seine Zeit sinnvoll zu verbringen. Der Flyer ist allen Mitgliedern per Versand Ende Mai bereits zugewandt.

Zielgruppe ist in erster Linie die Jugend, weshalb die Inhalte parallel auch über digitale Kanäle wie unsere Homepage und den Facebook-Account gespielt wurden. Wir sind gespannt, ob es im Zusammenspiel dieser Maßnahmen gelingt, neue engagierte Nachwuchskräfte für die Vereinsarbeit zu gewinnen. Besonders freuen wir uns, dass wir Dr. Thomas Lingen gewinnen konnten um künftig als Jugendbeauftragter und An-

sprechpartner für neue Interessenten den Einstieg in eine aktive Tätigkeit zu unterstützen.

Über den Verlauf und die Ergebnisse des Schnuppertages berichten wir in der nächsten Ausgabe.

Michael Hergarten



Blick über den Zaun:

Mit 60 Sachen durch Europa oder: Orient-Express – Teil 1

▲ Im November 1962 lieferte die Fa. Krupp insgesamt sieben Rangier-Dieselloks des Typs V 60 an die Griechische Staatsbahn. Unser Mitglied Dieter Hettler begleitete die Überführung als junger Ingenieur. Bei einem Zwischenstopp in Jugoslawien ist diese Aufnahme von fünf der in einen Güterzug eingestellten Loks entstanden. Foto: Dieter Hettler

In der unregelmäßigen Rubrik „Blick über den Zaun“ blicken wir stets über den Tellerrand und berichten über benachbarte oder befreunde Bahnen, meist in schmaler Spur. In dieser Ausgabe präsentieren wir ein ganz besonderes Zeitzeugnis welches zugleich eindrucksvoll beleuchtet, welch' vielfältige Eisenbahn-Fachkompetenz in unserer Mitgliedschaft versammelt ist. Dieter Hettler, als junger Ingenieur u. a. bei der Firma Krupp in Essen tätig, gehört heute zu unseren ältesten Mitgliedern und hat die IBS seit deren Gründung 1987 stets tatkräftig unterstützt. So hat er beispielsweise maßgeblich am Kauf und der Überführung der Diesellok D 5 aus Spanien mitgewirkt, worüber Dieter in den Heften 4 / 1997 und 3 / 1998 berichtet hat. Gehen wir heute mit ihm auf eine im Winter 1962 erfolgte Überführungsfahrt neu gebauter V 60 nach Griechenland.

Die Griechische Staatsbahn, CEH abgekürzt, hatte unserer Firma einen Auftrag über sieben Verschiebe-Diesellokomotiven gegeben. Die Loks sollten bis auf wenige kleine Änderungen (Heizung und Sifa) den in bald 1.000 Stück bei der Deutschen Bundesbahn erprobten V 60-Lokomotiven mit 650 PS entsprechen. Anfang November 1962 waren die ersten Loks fertig. Sie sollten einzeln mit eigener Kraft bis Salzburg gebracht und dort gesammelt werden, von hier aus dann in Güterzüge eingereiht bis Saloniki geschleppt werden.

Die endgültige Entscheidung fiel erst

ziemlich kurzfristig am 19. November 1962: Ich hatte die erste Lok nach Salzburg zu begleiten, Abfahrt am 20. November um 07:30 Uhr ab Werk. In nachfolgendem Bericht möchte ich nun meine persönlichen Reisebeobachtungen schildern.

Am frühen Morgen des **20. November 1962** fahre ich von Duisburg mit der Bahn nach Essen, dort holt mich unser Monteur Kern ab. Er selbst wird die 7. Lok begleiten und dann ein halbes Jahr in Griechenland bleiben. Gestern habe ich mir die Lok nochmal kurz angesehen und die wichtigsten Sachen mit Kern durchgesprochen, nun ist es

06:45 Uhr und ich richte mich im Führerhaus häuslich ein. Das Vorwärmgerät läuft bereits, kurz nach 7 Uhr kann ich den Motor starten. Dann geht es aus der Halle, eine letzte Drehzahlkontrolle durch den Maybach-Monteur, der Rangierer der Krupp'schen Eisenbahn kommt, Händeschütteln und ich bin allein, zum ersten Mal völlig selbstständiger Herr über eine Lokomotive! Ich denke an den Jugendwunsch, Lokführer zu werden, nun ist er doch noch in Erfüllung gegangen! Wir fahren über die Werksgleise bis zur Bundesbahn-Anschlussstelle, der Rangierer verlässt mich und ich muss warten. Die Viertel-

stunde kommt einem so lang vor! Um 8 Uhr erscheint dann ein Weichenwärter der DB, schließt die Weichen auf und hinter mir wieder zu. Wir fahren in den Bahnhof Essen Nord bis zum Ausfahrtsignal. Nach kurzer Zeit taucht der Lotse der DB mit zwei Herren der CEH auf, Abnahmebeamte, die uns bis Köln begleiten wollen.

08:27 Uhr, Hp2, freie Fahrt mit 40 km/h bis zur letzten Ausfahrweiche, dann gehe ich auf 60, unsere Höchstgeschwindigkeit. Auf Hinterwegen durchs Ruhrgebiet. Der Lotse sagt mir die Signalstellungen an und ich wiederhole sie. Ich kenne sie zwar auch selber, aber wenn man es so macht, passiert es nicht so leicht, dass man sich fragt, „war das Vorsignal nun auf Halt oder Frei?“ Manchmal kann man sich auch umdrehen und zurückblicken, das geht aber nur bei Formsignalen, die neuen Lichtsignale leuchten nach hinten nicht mehr.

Mülheim / Ruhr, am Hundefriedhof an der Autobahn vorbei nach Duisburg-Wedau. Halt. 09:10 Uhr weiter nach Köln-Kalk. Dort verlassen mich Lotse und Begleiter und ein neuer Lotse kommt, der zwar streckenkundig ist, aber keine Diesellok fahren kann, wie er erzählt. Kurz darauf kommt dann noch ein Lokführer, der aber nicht streckenkundig ist. Er ist froh, dass ich fahre. Komisch, bis Dillenburg bekomme ich als Lotsen Diesellokführer, da ich offiziell auf der DB nicht selbst fahren darf. Von den restlichen fünf Lotsen bis Salzburg kann dann nur noch einer Diesellok fahren, so dass ich sowieso selbst fahren muss. Irgendwo stimmt da was nicht!

11:55 Uhr – endlich Ausfahrt in Köln-Kalk. Bei Troisdorf geht es auf die Siegstrecke, die landschaftlich sehr schön ist. Um 13:35 Uhr kommen wir in Betzdorf an und fahren ins Bw auf die Drehscheibe, da die Lok bisher verkehrt herum stand und ich mich jedes Mal nach den Instrumenten umsehen musste. 13:50 Uhr geht es schon weiter, mit dem 3. Lotsen. Wir fahren die Wes-

terwaldstrecke über Haiger, die ihren höchsten Punkt bei 422 m hat. Hier oben ist schon alles verschneit. Runter geht es nach Dillenburg, wo mich schon ein neuer Lotse erwartet. Weiter um 15:15 Uhr nach Herbborn – Wetzlar – Gießen. Von Gießen bis Friedberg fahren wir auf der neuen Selbstblockstrecke, das heißt, dass sich die Lichtsignale nach der Vorbeifahrt des Zuges automatisch auf Halt stellen und ebenso automatisch nach dem Durchfahren des

nach Würzburg weiterschicken, ich bin aber schon mehr als 12 Stunden auf der Lok – die Grenze bei der DB – und kann übernachten. Dort heißt es dann: „Na machst halt a' Bett.“ Ich esse noch in der Kantine und verkrümele mich dann in die Lokführer-Unterkunft vom Bundesbahn-Sozialwerk. Inzwischen ist es kalt geworden und fängt an zu schneien, ich freue mich schon auf die morgige Strecke.



▲ *Unterwegs gen Süden durch das Maintal.*

Foto: Dieter Hettler

nächsten Blockabschnittes wieder auf grün springen. Die Grundstellung ist hier übrigens „grün“! Es ist interessant, wenn man vor sich im nächsten Blockabschnitt die Schlusslichter eines mit 25 km/h den Berg raufkriechenden Güterzugs hat und hinter sich schon die Scheinwerfer der nächsten Lok sieht. Es ist schon dunkel, als wir über Hanau um 18:25 Uhr in Aschaffenburg einfahren. Beim Stellwerk halte ich kurz und gebe an, dass wir ins Bw wollen. In der dortigen Fachsprache hört sich das dann so an: „Lz 19 812 von Essen, ins Haus.“ Lz 19 812 ist unsere Zugnummer bis Salzburg, Lz heißt Lokzug und mit Haus ist der Lokschuppen gemeint. Weichen, Signale, vorsichtig auf die Drehscheibe und ins Haus. Ich mache mich fertig und gehe auf die Lokleitung. Dort will man mich eigentlich noch

21. November: Um 06:30 Uhr sollte ich geweckt werden, um 7 Uhr werde ich wach. Schnell in die Sachen und runter zum Hausmeister, abmelden. „Ja, Du solltest doch noch schlafen, da ist doch ein Achsenbruch auf der Strecke.“ Das kann ja heiter werden! Jedenfalls gehe ich erst mal ins Bw, die Lok muss auch noch vorgewärmt und abgeschmiert werden. Auf der Lokleitung sagt man, ich soll mich bereit halten, vor 11 Uhr wäre nichts zu machen, die Strecke ist immer noch blockiert. Also gehe ich alle Stunde wieder hin. Um 11 Uhr heißt es dann, ein Gleis sei frei und ich soll mit zwei anderen Loks zusammen fahren, aber nicht vor 12 Uhr. Mit den anderen beiden Lokpersonalen esse ich in der Kantine, wir sollen gerufen werden, wenn's so weit ist. Nachdem nichts ge-

schiebt, gehen wir um 15 Uhr rüber und erhalten den Auftrag, als Lz 5170 zu fahren und uns fertigzumachen. Meine Lok zuerst, dann zwei Schnellzug-Dampflokomotiven, die 01 182 und die 03 222. Beide sind zwar nicht für Dauerfahrten mit 60 km/h gebaut, aber die Lokpersonale sind froh, wenigstens nach

Hause zu kommen. Wir stehen zusammengekuppelt auf einem Stumpfgleis vorm Signal und warten. Inzwischen fängt es kräftig an zu schneien, die Weichen lassen sich auf einmal nur noch schlecht oder gar nicht mehr stellen, da der Schnee sie verstopft hat. Darauf war man am Buß- und Bettag noch nicht

vorbereitet. Um 17:45 Uhr kommt dann das erlösende Signal: zurück zum Schuppen. Die zweite Nacht in Aburg, wie es bei den Eisenbahnern heißt. Da man mir sagt, ich könne gegen 2 Uhr nachts losfahren, schlafe ich auf der Lok im Schlafsack. Gut, dass ich meine Luftmatratze dabei habe!



▲ Mit einer Dampflok im Schlepp führt die Fahrt über eingleisige Strecken nach Mühlendorf und weiter nach Freilassing.

Foto: Dieter Hettler

▼ Freilassing ist erreicht. Besondere Erwähnung verdient das bayerische Flügelsignal.

Foto: Dieter Hettler

22. November: Um 6 Uhr weckt mich ein Klopfen an die Tür, es ist ein Lokführer, der mir sagt, dass ich mich fertigmachen soll. Wir müssen zusammenfahren, er hat eine Ellok und fährt vorne, so brauche ich keinen Lotsen. Zur Erklärung muss ich dazu sagen, dass Dampfloks wegen der Verschmutzung der nachfolgenden Fahrzeuge immer hinten fahren sollen, wenn es sich um einen Lz handelt. 07:05 Uhr geht es los. Ich habe mein Getriebe ausgeschaltet und lasse mich von der E 50 049 ziehen, übrigens auch einer Krupp-Lok. So habe ich Ruhe, die Fahrt durch das schöne Maintal zu genießen. Am Flussrand ist stellenweise eine leichte Eisdecke zu sehen, einige Schiffe sind unterwegs. So langsam weicht der Dunst, und die Sonne lässt sich etwas blicken.



Wir kommen gut durch und sind schon um 09:40 Uhr in Würzburg. Zwischendrin kann ich noch den Unglückswagen sehen, der uns gestern aufgehalten hat. Ein ungarischer Kesselwagen mit Sonnenblumenöl, eine Achse war direkt am Rad durch Heißlaufen des Lagers abgebrochen. Eine Stunde später geht's nach Nürnberg weiter. Am Stellwerk, wo wir uns abmelden, heißt es: „18 754, Abstand 692“. Man hört sowas auch öfters durch die Lautsprecher an Bahnsteigen. Uns sagt es, dass wir nach dem Fahrplan 18 754 im Abstand hinter dem Eilzug 692 abfahren. Mir war's auch neu. Über Fürth kommen wir um 13:05 Uhr nach Nürnberg Hbf und lassen uns aufs Abstellgleis am Kopfende von Bahnsteig 1 stellen. Zur Kantine sind es nur 100 Meter, günstiger ging's nicht. Gestaut habe ich allerdings, dass man am Stellwerk so einfach sagen kann, wo man hin will. Immer klappt's allerdings nicht. Um 14 Uhr geht es dann weiter mit neuem Lotsen, auf die Fernstrecke nach Regensburg. Auf dieser Strecke werden alle Signale und Weichen von einem zentralen Gleisbildstellwerk in Nürnberg gesteuert und der Fahrdienstleiter kann so jederzeit sehen, wo seine Züge stecken und den Verkehr dadurch besonders flüssig gestalten. Wenn man schneller fahren soll, erscheint am nächsten Signal ein nach oben weisender Pfeil, oder der Aufsichtsbeamte am nächsten Bahnhof zeigt die „K“-Scheibe: kürzeste Fahrzeit. Das heißt aber nicht, dass ich meine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h überschreiten soll. Entsprechende Signale gibt es auch für längere Fahrzeit. Neumarkt – Parsberg – Regensburg. Von Parsberg aus rufe ich meinen Chef in Essen an und melde ihm den Verlauf der Fahrt. Die Zeit reicht gerade, dann haben wir wieder freie Fahrt. Langsam wird es dunkel, schade, denn das letzte Stück der Strecke ist wunderschön. Mein Lotse erklärt mir alles und schwärmt von den Wanderungen in dieser Gegend. In Regensburg bin ich 11 Minuten, um 16:31 Uhr geht's schon weiter mit neuem Lotsen nach Landshut. Es ist fast Nacht, nur



▲ Salzburg im Mondschein.

Foto: Dieter Hettler

▼ Alle sieben Loks wurden in mehreren Fahren nach Salzburg überführt und dort zunächst gesammelt. Verteilt auf zwei Güterzüge (1x fünf Loks, 1x zwei Loks) begann von hier aus die Reise gen Griechenland.

Foto: Dieter Hettler



noch die Signale leuchten uns entgegen. In Landshut lassen wir uns gleich ins Bw leiten. Da es noch früh ist, mache ich die Lok gleich fertig. Der Abend wird dann sehr nett, denn ein Semesterfreund aus der Münchner Studienzeit wohnt hier und holt mich ab. Und spät wird's auch!

23. November: Geweckt werde ich hier durch Telefon von der Lokleitung aus, ganz vornehm. Um 07:08 Uhr geht's dann auf der eingleisigen Strecke durch

eine schöne Gegend nach Mühldorf am Inn, dort sind wir dann um 09:38 Uhr. Lotse ist Lokführer Stangl, der mich auch das nächste Mal und schon ab Regensburg begleitet, wo er mich nachts um 22:15 Uhr erwartet hat.

In Mühldorf haben wir gut Zeit, in der Kantine eine bayerische Brotzeit mit Weißwürsten und einer Maß Bier zu halten. Das schmeckt! 11:14 Uhr geht's weiter, wieder eingleisig. Viel Wald liegt zu beiden Seiten und außer Hasen und



▲ Unterwegs im Norden von Jugoslawien. Kollege Schwibbe grüßt von der nachfolgenden Lok herüber.
Foto: Dieter Hettler

Rehen können wir Rebhühner und Fasanen beobachten. 12:50 Uhr, Freilassung. Schnell bekommen wir Ausfahrt und sind nach 10 Minuten schon in Salzburg. Ausnahmsweise mal ohne Schnürlregen, dafür ist aber alles weiß. Vor dem Bahnhofsgebäude verlässt mich der Lotse, ich übergebe meine Frachtpapiere und melde mich beim Aufsichtsbeamten. Nach einigen Telefonaten erklärt er, dass die Lok beim Bw abgestellt werden soll und sagt, ich solle hinter fahren. So fahre ich durch Salzburg Hbf, von Signal zu Signal, bis ich auf einem Abstellgleis vor dem „Heizhaus I“ stehe. Bei uns wäre sowas ohne Lotsen unmöglich gewesen! Nach dem Mittagessen mache ich die Lok fertig, das Kühlwasser muss des Frostes wegen abgelassen werden, dann packe ich meine sieben Sachen. Am nächsten Morgen geht's zurück nach Essen, denn ich muss noch zwei weitere Loks hierher bringen, ehe es nach Griechenland geht.

Am **06. Dezember** ist es dann endlich soweit. Gestern bin ich hier in Salzburg mit meiner 3. Lok angekommen, heute Mittag kam Kern mit der letzten Lok und nun, um 15 Uhr, sind wir gerade mit den restlichen Vorbereitungen fertig geworden. Die Bremsen sind ausgeschaltet und geprüft und sämtliche

Lager abgeschmiert. Alle sieben Loks werden von einer Stiefschwester der ÖBB zum Güterbahnhof Salzburg-Gnigl geschleppt, dort stehen wir dann erst einmal wieder.

Die drei ersten Loks, die ich begleiten werde, sollen um 18:24 Uhr mit dem 1977 abgehen. Wir haben noch genug Zeit, um Großeinkauf zu machen. Brot, Wurst, Getränke und fertige Mahlzeiten in Konserven. Und natürlich auch österreichischen 80%igen Rum, bei dem einem so schön die Lippen brennen. Es ist schon 19 Uhr, da werden meine drei Loks vor einen Zug gesetzt. Davor spannt sich die E 94 135, jetzt heißt sie allerdings ÖBB-Baureihe 1020. Mit einer guten Stunde Verspätung geht es dann los. Die Kameraden winken zum Abschied. Wer weiß, auf welchem Güterbahnhof wir uns wieder treffen werden?

Da wir die nun kommende Strecke nach Bischofshofen – Bad Gastein – Spittal – Villach – Rosenbach leider im Dunkeln zurücklegen, blase ich meine Luftmatratze auf und krieche in den Schlafsack. Der Petroleumofen verbreitet noch wohltuende Wärme, doch bald schon wird es kühl. Die Scheiben bekommen Eisblumen und ich stopfe mehrere Ritzen mit Lappen zu. Draußen ist eine kristallklare Nacht, der Halbmond sieht

auch ab und zu herein. Obwohl ich auf der dritten Lok hause, erleuchtet der Funkenschweif der beiden Stromabnehmer der Ellok auf der bereiften Fahrleitung das ganze Führerhaus. In Bischofshofen steige ich nochmal aus und kontrolliere die Achs- und Stangenlager der Loks, alles ist normal. Aber nun bekommen mich keine 10 Pferde mehr raus, es sind mindestens 15° minus draußen! Und auch durch die Luftmatratze kommt von unten so langsam die Kälte durch. Ich ziehe die Beine an und versuche zu schlafen, aber die Schienen der Tauernbahn sind noch nicht durchgehend verschweißt, die Fahrt ist ziemlich rau, und aus dem Schlaf wird ein Schlummern in Etappen. Nachts um 3 Uhr sind wir an der Grenze in Rosenbach, nach einem längeren Halt dann um 6 Uhr in der jugoslawischen Grenzstation Jesenice. Ich gebe meinem Ofen wieder frische Nahrung und krieche nochmal in den Schlafsack. Nach langer Zeit kommt dann ein Zöllner und stempelt meinen Pass ab, sonst will er nichts wissen, eine Kontrolle der Loks findet nicht statt. Ein Eisenbahner meint, dass es um 11 Uhr weitergeht. Doch nach drei Wochen auf der Lok ist man das Warten nun schon gewöhnt. Langsam wird es hell, der Hunger meldet sich und ich frühstücke. Die Milch wird auf dem Ofen warm gemacht, auch zum Brotrösten eignet er sich prima. Zur Morgenwäsche hole ich mir einen Eimer warmes Wasser am Bahnhofsbuffet, eine Flasche Sliwowitz muss auch noch mit. Langsam wird es 11 Uhr, ich bin schon zweimal rangiert worden, da entdecke ich in einem einfahrenden Zug die nächsten beiden Loks. Und kurze Zeit später klopft Monteur Schwibbe an meine Tür. Ich habe gar nicht gemerkt, dass man seine Loks mit an meinen Zug gehängt hat. Ein doppelter Sliwowitz zu märchenhaft billigem Preis beschließt die lange Trennung und zu fünft fahren wir dann um 12:35 Uhr los, mitten in einem langen Güterzug, geschleppt von einer schnaubenden Dampflok.

Das erste Konserven-Mittagessen schmeckt prima, Schwibbe ist dabei um eine Erfahrung reicher geworden – auf seiner Büchse stand nämlich, dass man den Inhalt mit der gleichen Menge Wasser verlängern soll – bloß woher den Topf nehmen? Es hat ihm auch so geschmeckt.

Nach einer guten halben Stunde Fahrt durch ein wunderschönes Tal mit der Kulisse der schneeweißen Berge im Hintergrund bleiben wir auf einem kleinen Bahnhof stehen, die Lok spannt ab und fährt alleine weiter. Irgendetwas wird wohl kaputt sein. Eine oder zwei Stunden, wer weiß? Vor uns ein Hügel, an dem sich die Dorfjugend im Skilaufen übt. Und schon kommen ein paar Buben mit ihren Skiern an. Wir verstehen uns zwar nicht, aber die deutschen Bonbons schmecken ihnen auf jeden Fall. Mehrere Schlitten sind auch da und ich nehme die Gelegenheit wahr und rodle mit den Jüngsten. Anschließend noch ein kleines Sonnenbad, Wärme tanken für die Nacht.

Und dann geht es auf einmal wieder weiter, genau zwei Stunden hat's gedauert. Nächster Halt ist Laibach Süd. Wieder eine Stunde. Mehrere Jugoslawen besuchen mich auf dem Führerstand, sie sprechen etwas deutsch. Vorsichtig komme ich auf die Politik. Man hält eine Zusammenarbeit mit West für wichtiger als mit Ost. Aber sonst sagen sie zu diesem Thema nichts. Wir kommen nach Laibach Hbf und stehen wieder, nun ohne Zuglok. Ich esse etwas und lege mich hin. Durch Rangierstöße werde ich wach, es ist 21 Uhr, immer noch Laibach. Seit heute früh haben wir erst 72 km hinter uns gebracht, wenn das so weitergeht... Es scheint hier nicht mehr ganz so kalt zu sein, aber Frost ist immer noch.

08. Dezember: Mitten in der Nacht wache ich auf, wir rollen seit 22 Uhr, wie mir der Fahrtschreiber am nächsten Morgen sagt. Ich sehe auch, dass wir zwischen 01:40 Uhr und 03:50 Uhr irgendwo standen, dass es Zagreb war, merke ich erst später. Um 8 Uhr stehe

ich auf und frühstücke gemütlich. Wir fahren. Das Land draußen ist weiß, der Himmel grau verhangen. Die breiten Gräben längs des Bahndammes sind zugefroren. Mehrere Wiesen waren überschwemmt und das zurückgebliebene Eis bildet bizarre Formen, da es nur noch an Sträuchern hängt und sich das Wasser darunter schon verlaufen hat. In Novska bleiben wir mal wieder stehen. Gut, dass es in Jugoslawien noch Dampfloks gibt, so können wir uns am Wasserkran unsere Eimer füllen und uns anschließend waschen. Ein Eisenbahner sagt etwas von 10 Minuten Halt. Schnell den Arbeitsmantel und die Handschuhe her, dann geht's gemeinsam ans Abschmieren der Stangenlager. Ich öffne und schließe sie, während Schwibbe mit der Ölkanne kommt. Die Loks stehen günstig, nur zwei Kuppelstangen stehen im oberen Totpunkt, hier kommen wir schwer ran und heben sie uns für später auf. Und schon geht's wieder weiter. Das Waschen tut gut, zur Unterhaltung trägt Radio Belgrad mit westlichen Schlagern bei. Und dann wieder Gegend. „Gegend“ sage ich immer, wenn alles eben ist, so weit der Blick reicht. Maisfelder, zum Teil nur noch an den Stoppeln erkennbar, vereinzelt stehen noch abgeerntete Stauden und lassen ihre trockenen Blätter wie Arme in den Wind hängen. Die kleinen Dörfer am Bahndamm sehen ärmlich aus, die Häuser sind größtenteils unverputzt, davor ein runder Brunnen, überdacht und umgittert, mit einem alten Wagenrad als Kurbel. Die Lehmwege sind ausgefahren, das Hauptverkehrsmittel ist neben der Eisenbahn – die Züge sind immer voll – der Pferdewagen. Wieder ein Bahnhof, wir fahren durch. Die Leute, die auf den Personenzug warten, staunen uns nach. Vor dem Gebäude warten mehrere Pferdewagen auf ankommende Passagiere, die Dörfer liegen alle ziemlich weit abseits. Woanders kann ich einen Pferdemarkt entdecken, ich nehme jedenfalls an, dass es einer ist, da es nur so von Gespannen und Pferden wimmelt. Am Bahndamm entlang treibt eine Frau ihr schwarzes Schweinchen, eine Schnur

ums linke Hinterbein hindert es am Ausreißen.

Auf einmal ist der Schnee weg, das macht das ganze Bild noch trüber. Wir kommen nach Slawonski Brod, Lokwechsel. Die beiden noch nicht abgeschmierten Kuppelstangen stehen wie erhofft – und schon sind wir fertig. Für die nächsten 500 km haben wir nun wieder Ruhe. Nur zwei Lager werde ich mir nochmal vornehmen, da war das Öl etwas schaumig. Wir haben noch Muße, die Leute zu studieren. Die Frauen tragen meist dunkle Kleider mit langen weiten Röcken, ab und zu mal eine farbige Schürze. Bei manchen sieht man auch selbstgefertigte Schuhe, die man an der nach oben gebogenen Spitze erkennt. Eine Frau balanciert geschickt einen Korb auf dem Kopf, auch sie hat ein dunkles Kopftuch umgebunden. Die Männer sind meist in Mäntel gehüllt, tragen Pelz- oder Schirmmützen, auch Hüte. Fast alle haben Stiefel an. Doch es geht weiter, 12:55 Uhr ist's. In einem Vorgarten hängen zwei geschlachtete Schweine und man ist fleißig bei der Arbeit. Vor einer Schranke warten zwei Frauen, die eine hält unter jedem Arm ein Huhn. Balkan. So langsam bekomme ich Hunger und mache eine Büchse Eierravioli warm, es schmeckt prima. Die Landschaft wandelt sich etwas, mehrere Eichenwälder ziehen vorbei, dann wieder Steppe, ab und zu steht ein Ziehbrunnen am Rande. Öfters sehe ich zinnenbewehrte Türme am Bahndamm stehen, teils gemauert, teils aus Beton. Sie sind verlassen.

Um 14:40 Uhr kommen wir auf einem Rangierbahnhof an und landen nach mehrmaligem Rangieren auf einem Ausfahrtsgleis. Im Radio höre ich deutsche Stimmen, es ist Radio Bukarest mit einer Sendung für die Deutschen im Banat. Es dreht sich um gute Leistungen in einer Genossenschaft, dann folgen Wiener Walzer.

Wo sind wir eigentlich? Belgrad ist es nicht, also kann es nur Vinkovci oder Indije sein, die Antwort eines Rangierers verstehe ich leider nicht. Ist ja auch



▲ Dieter Hettler vor einer der V 60 bei einem Zwischenstopp in Jugoslawien. Das Foto entstand nach dem Rodeln mit der örtlichen Jugend, die auch auf den Auslöser drückte.

egal! Inzwischen ist es dunkel geworden, ich habe mit Schwibbe einen kleinen Schwatz gehalten und sehe nun am Leitungsmanometer meiner Lok, dass wieder Luft da ist, folglich ist eine Lok vor. Das eben Gesagte geschah gegen 17:30 Uhr, jetzt ist es schon eine Stunde später und wir stehen nur eine Zuglänge weiter im selben Bahnhof. Inzwischen habe ich gegessen, die restlichen Ravioli und zwei Scheiben Toast. Der „Petromax“ ist wirklich toll! Ab und zu donnert eine amerikanische Diesellok mit einem Personenzug vorbei, ihr großer, typisch amerikanischer Scheinwerfer bohrt sich tief in die Nacht, ihr Horn hört sich an wie das eines überdimensionalen Straßenkreuzers. Bei den jugoslawischen Eisenbahnern heißt sie übrigens „John Kennedy“. Auf dem Nachbargleis rangiert ein kleines Dampflokomotivchen, vorhin habe ich „Hanomag 1922“ am Tender gelesen. Dann faucht wieder eine schwere Gü-

terzuglok vorüber, sie kommt mir sehr bekannt vor. Ihre Baureihennummer „33“ kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich dabei um eine deutsche Kriegslok der Baureihe 52 handelt. Bei uns gibt es vielleicht noch zehn Stück davon, hier findet man sie dutzendweise. Ich weiß immer noch nicht, wo wir sind. Meine Gedanken schweifen nach Hause, heute ist Samstag. Ein Ruck, es geht los. 18:40 Uhr. Wir kommen in den Personenbahnhof. Ein Schienenbus steht abfahrbereit, die gleiche Bauart wie bei uns. Lizenzbau. Er ist gesteckt voll, ein paar Arbeiter spielen Karten. Da – das Bahnhofsschild: „Vinkovci“. Ich kann es gerade noch entdecken. Dann umgibt uns stockdunkle Nacht und ich lege mich hin, denn an Lesen ist bei diesem Geschaukel nicht zu denken.

22 Uhr, eben sind wir in Belgrad angekommen. Die eisige Kälte, die trotz der Heizung an meinem Fußende über das Gesicht zog, hat mich geweckt. Man müsste einen halben Meter höher schlafen können, dort ist es mollig warm. Unsere Lok am anderen Zugende ist fort, ich merke es, als ich zufällig mit dem Arm ans Bremsventil komme. Die letzte Luft entweicht mit leisem Zischen. Ich staune, dass wir schon hier sind, mehr als zwei Drittel des Wegs liegen bereits hinter uns. Neben an auf der Straße fährt eine Trambahn, sie scheint ebenfalls aus den USA zu stammen und wurde durch irgendeine Stilllegung hierher verschlagen. Sonst ist nichts zu sehen, so will ich die Ruhe ausnutzen und weiterschlafen.

Dieter Hettler

Der Beitrag wird in der nächsten Ausgabe fortgesetzt.

Es war einmal...

Wie allgemein bekannt ist, fangen so alle Märchen an. Also, da gab es einen kleinen Jungen, Baujahr 1950, der ein großes Interesse an dem Thema „Eisenbahn“ hatte. Mittlerweile hat er reichlich davon. Da war als allererstes die Modellbahnanlage im Elternhaus. Es folgte die 300 m²-Anlage (Spur H0) im Verein am Heimatort. Und das Beste kam zum Schluss: Eine richtige, aktive Schmalspur-Eisenbahn (Meterspur) mit dem Namen „Vulkan-Expresß“.

Dieser kleine Junge war ich. Mittlerweile bin ich schon etwas länger im Rentenalter und die Gesundheit lässt zu wünschen übrig. Mit den nachstehenden Zeilen möchte ich nicht angeben. Ich möchte, wenn ich dies mal lese, mich nur an die schönen Zeiten erinnern.

Wenn wir wieder Jahreswechsel haben, dann sind schon über 30 Jahre Vereinsarbeit vergangen. Angefangen habe ich im Oberbau. Mensch, war das eine Buckelei. So ziemlich viel Handarbeit. Heute haben wir mehr an technischem Gerät. Dann wollte man ja weiterkommen. Also auf zum Rangierer-Lehrgang. Das hat sich dann zerschlagen. So 2-3 Züge hatten allerdings kein Service-Personal. So bin ich dann in dieser Abteilung gelandet. Was mir als gelernter Kaufmann und Betriebswirt natürlich besser in den Kram passte, denn mit den

technischen Sachen tue ich mich schwer. So lange die Gesundheit mitspielt, werden im Service alle anfallenden Arbeiten erledigt. Und was ist daraus geworden!? Heute beschränkt sich mein Einsatz auf Kiosk- und Thekendienst, Fahrtbericht ausfüllen sowie die Spendenkante und Souvenirartikel abrechnen. Die berufliche Tätigkeit war sehr kalt und so kann man schon an der körperlichen Verfassung einiges einbüßen.

Da war doch noch was: Da gibt es einen Vereinskameraden, der von uns Aktiven der „Schaffner für alle Haupt- und Nebenstrecken“ genannt wurde. Von ihm habe ich die Rolle des Nikolaus geerbt. Dieses Anziehen in den entsprechenden Ornat habe ich dann über 20 Jahre gemacht. Was ich tun kann, mache ich noch. Man kann getrost sagen, der Lack ist ab. Man ist ein Oldtimer geworden.

Traurig stimmt mich nur, dass schon eine große Schar der IBS-Mitglieder ihre letzte Reise angetreten haben. Enttäuscht bin ich, dass die Schar der Aktiven um mich herum sehr geschrumpft ist.

Das war es für heute. Da noch immer Corona in aller Munde ist, wünsche ich, dass ihr alle gesund bleibt!

Manfred Theisen

Bericht des Schatzmeisters

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

Tino Fügner, Wernigerode

Fabian Pinzke, Nümbrecht

Michaela Emmerling, Dillenburg

Henning Wall, Köln

Daniel Kaboth, Swisttal

Manuela Kaboth, Swisttal

Janina Kaboth, Swisttal

Nick Kaboth, Swisttal

Ryan Benner, Neuwied

Ulrich Stumm, Bad Neuenahr-Ahrweiler

Beatrix Stumm-Türmer, Bad Neuenahr-Ahrweiler

Matthias Stumm, Bad Neuenahr-Ahrweiler

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 VT 30: Folgender Betrag ist bis zum 30. April 2022 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

219.367 €

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 30. April 2022:

Michael Wildt, Münster

Ursula Breuer, Burgbrohl

Klaus Schönenkorb

Thomas Bickenbach, Solingen

Tobias Baaden

I Gelungene Premiere: Beer Tasting am 07. Mai

Mehrfach coronabedingt verschoben, nun endlich erstmalig angeboten: Am 07. Mai startete unsere neue exklusive Abendfahrt im „Vulkan-Express Classic“ zum Beer Tasting.



▲ Zwischenstopp im Bahnhof Brenk: Im „Vulkan-Express Classic“ ging es auf Abendfahrt zum Beer Tasting. Fotos: Max Blobel

Die Vorbereitungen begannen zwei Tage früher: Am 05. Mai 2022 konnte ich die Kästen und Kisten der Vulkan-Brauerei in Mendig abholen. Am Abend der Sonderfahrt erfolgte dann eine kurze Abstimmung mit den diensthabenden Kollegen. Lok D 1 brachte den VB 50 und Cabrio 458 als „Classic“-Zug an den Bahnsteig. Nun wurde die begehrte Ware „Bier“ (und nicht bloß gehopftes Wasser) eingeladen. Obwohl eine Bedienung mangels Wagenübergang während der Fahrt nur im VB 50 möglich ist, gelangten dann doch noch Bier und Wasser auf den Cabriowagen.

Nach der Begrüßung und ersten Informationen über den geplanten Ablauf kam es pünktlich um 18:15 Uhr zur Abfahrt in Brohl. Wir hatten nun zu Dritt die Verantwortung für 54 gut gelaunte und recht durstige Fahrgäste. Ab Burgbrohl war der Gerstensaft auf dem Cabriowagen leider bereits leer. Nach der Verteilung von Häppchen durch Pièrre Setzepfand von der Oberzissener Gaststätte Gasper, war ab Oberzissen der Gerstensaft auch im VB 50 ausgetrunken.

Gut 10 Minuten vor Plan gelangten wir nach Engeln, dort gibt es die Möglichkeit eines Toilettengangs nur gegen den Kauf von Bier. Dies wurde reichlich genutzt. Die Häppchenplatten mit Schmalzbrot, Blut- und Leberwurst, waren nun auch alle geleert. Nachdem wir in Oberzissen angekommen und die erwartungsfrohen Fahrgäste an die Sommelière der Vulkan-Brauerei übergeben habe, wurde der Waggonpark aufgeräumt. Nach einer kollegialen Entspannung in der Eisdiele ging es dann zum Kundengespräch zur Gaststätte. Man war sehr zufrieden, dass so eine Veranstaltung wieder möglich ist und alle waren vom Buffet begeistert.

Die fünf verschiedenen Vulkan-Bier-Sorten schienen aber nicht von Allen gleichermaßen gemocht zu werden, hatten sich einzelne Teilnehmer doch vor der Tür dem (reichlichen)

Konsum anderer Biere zugewandt. Um 22:30 Uhr „erlöste“ ich die Sommelière der Vulkan-Brauerei und führte unsere Gäste wieder in den Zug zurück. Dort haben wir nochmals sechs Kästen Bier und zwei Kästen Alkoholfreies geladen. Da ich nach Abstimmung mit Frank Muth zur Sicherung der recht angeheiterten Gäste auf dem Cabriowagen Platz nehmen durfte, konnte ich dort gut beobachten, wie weitere 23 Flaschen Bier durch 11 Kehlen flossen – Respekt. Nach der Ankunft in Brohl wurde der Cabriowagen durch meine Frau gereinigt und der VB 50 wieder auf Vordermann gebracht. Um 23:45 Uhr war die Schicht beendet.

Sven-Dirk Kreuz



▲ Bei traumhafter Aussicht genossen die Teilnehmer die Cabriofahrt in den Abend. Der offene Wagen ist für solche Fahrten ein Muss!

Kommentar eines Teilnehmers

Als Teilnehmer des Beer Tastings hatte ich die Gelegenheit, unsere neueste Veranstaltungs-Errungenschaft einmal aus der „anderen“ Perspektive mitzumachen. Mit zwei von weit her angereisten und in Sachen Bier sehr fachkundigen Freunden starteten wir auf dem offenen Wagen 458 in eine herrliche Abendfahrt. Die Begeisterung meiner Freunde war fast grenzenlos – unsere Bahn und die herrliche Landschaft wussten zu gefallen. Aber dann war auf halber Strecke das Bier leer. Die Veranstaltung ist ausdrücklich nicht als „Saufahrt“ konzipiert, aber das eine oder andere Fläschlein sollte keinem verwehrt bleiben. Da müssen wir definitiv nachsteuern, das gab kräftigen Punktabzug. Etwas schade war, dass die Veranstaltung aufgrund anderer Vorstellungen des Gastronomen nicht in Engeln stattfinden konnte – somit wurde es bis zum Start des Beer Tastings doch etwas lang. Das Tasting selbst gefiel mir sehr gut, meine Begleitung hätte sich allerdings mehr ausgefallene Biere (statt Pils und Hellem) und einen flüssigeren Ablauf mit schönerer Präsentation der Biere gewünscht. Das wirklich sehr gute Buffet hat dies aber bestens ausgeglichen.

Fazit: Eine sehr gute Veranstaltungsidee in exklusiver Atmosphäre des „Classic“-Zuges hat das Zeug, zu einem wirklich guten Angebot zu werden. Im Detail müssen wir aber nochmal nachjustieren.

Michael Hergarten