



# Die Brohltalbahn



## Inhalt

Editorial/ Impressum	2	Nettes Geschenk an die IBS	16
Mit neuem Promo-Stand auf zur Messe!	3	Marketing anno 1979	16
Rettung der Brohltalbahn 1988	4	IBS feiert Sommerfest	17
Neues von der Strecke	6	Normalspurverkehre der Brohltalbahn	18
SPNV-Nord stellt Ausflugsverkehr bis 2031 in Aussicht	7	Abendliche Sonderfahrt mit B.E.G.-Urgestein	20
Wiederinbetriebnahme des VT 30	8	Neuer Mulcher im Einsatz	21
Triebwagen VT 30 unterwegs zwischen Amstetten und Laichingen	10	Wiederbelebung des Arbeitskreises „Archiv“	22
Ein Tag bei der Brohltalbahn (10) - Papierzug	11	Bericht des Schatzmeisters	23
11 <sup>sm</sup> -Verfolgungsjagd	14	Neuer Fahrplan am Haltepunkt Weiler BE	23
		Kurzmeldungen	24

## | Editorial

*Liebe Leserinnen und Leser,*

Sie halten heute wieder „Die Brohltalbahn“ in Ihren Händen, dieses Mal als Doppelausgabe der Hefte 3 / 2016 und 4 / 2016. Der Wunsch, Ihnen aktuelle Informationen zum Triebwagen VT 30 mit auf den Weg zu geben, gepaart mit längeren Urlauben der ehrenamtlichen Redaktion, hat uns dazu bewogen, beide Hefte – mit größerem Umfang – zusammenzulegen. Leider hat sich dadurch nun eine deutlich größere Verzögerung in der Auslieferung ergeben als ursprünglich geplant. Dafür ein großes „Sorry“!

Was ist neu? Eine gemischt zu bewertende Saison 2016 liegt hinter uns. Wetterbedingt mit einem schwachen Start im Frühjahr, haben uns die sommerlichen Bedingungen im Spätsommer nochmal zahlreiche Fahrgäste beschert. Die sehr erfolgreich gelaufenen Freitagsfahrten mit Schiffsanschluss werden im Jahr 2017 beträchtlich ausgeweitet. Gleichzeitig haben wir aber auch die Erfahrung gemacht, dass wir mit Dampfzügen im Zwei-Wochen-Rhythmus kaum mehr Fahrgäste anziehen als mit monatlich einem Dampfwochenende. Um unser ehrenamtlich tätiges Personal nicht überstrapazieren zu müssen, wird es hier entsprechende Änderungen geben. Zunehmend schwieriger auszulasten sind zudem einige unserer „Klassiker“, wie z. B. die Gambrinusfahrt, die gleichzeitig aber auch einen enormen Personaleinsatz fordert. Die Nikolausfahrten liefen zum Jahresende hingegen wieder sehr erfreulich.

Konkret wird nun die Aufarbeitung unseres seit etlichen Jahren abgestellten Triebwagens VT 30. Unsere Betriebswerkstatt hat hierzu eine erste Schadensaufnahme am Fahrzeug gemacht und die notwendigen Schritte zusammengestellt. Parallel hat der Vorstand der IBS beschlossen, die Finanzierung des Projekts über eine neue Spendenaktion zu begleiten. Näheres hierzu auf S. 8.

Intensivieren möchten wir auch wieder unser Marketing. Nach der Überarbeitung eines gebrauchten Promotion-Standes werden wir künftig wieder deutlich mehr Ausstellungen und (größere) Messen als Brohltalbahn besuchen. Beispiele hierfür sind die „Reise+Camping“ in Essen oder die ADFC-Radreisemesse in Bonn. Bei der Besetzung des Standes kann sich jedes Mitglied einbringen und hat so die Gelegenheit, einmal „Messeluft“ zu schnuppern und aktiv neue Fahrgäste anzusprechen und von unserer Bahn zu begeistern! Wir freuen uns über jede Unterstützung! Die Details gibt's auf Seite 3.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Michael Hergarten

AKL Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

## | Impressum

### **Herausgeber:**

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

### **Geschäftsstelle:**

Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen  
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03; Fax 0 26 36 / 8 01 46  
Internet: [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de)  
E-Mail: [ibs@vulkan-express.de](mailto:ibs@vulkan-express.de)  
Facebook: Brohltalbahn / Vulkan-Expresß

### **Verantwortlicher Redakteur:**

Michael Hergarten, Ostenhellweg 1, 44135 Dortmund  
Tel.: 02 31 / 2 88 62 62 - E-Mail: [presse@brohltalbahn.de](mailto:presse@brohltalbahn.de)

### **Druck und Verarbeitung:**

Druckerei Schmidgen, An der Raste 4, 56653 Wassenach  
Tel.: 0 26 36 / 47 81 - E-Mail: [info@druckerei-schmidgen.de](mailto:info@druckerei-schmidgen.de)

### **Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)**

45 € Einzelpersonen  
20 € Schuler / 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 nächste Ausgabe ist der 28. Februar 2017.

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

Titelbild: Triebwagen VT 30 im Winter oberhalb Fußhölle

*Foto: Andreas Wildeman*

### **Sonderfahrten / Termine 2017**

22. Januar / 5. Februar / 19. Februar: Winterfahrten  
11.-19. Februar: Messestand auf der „Reise+Camping“  
in Essen  
5. März / 19. März: Frühlingfahrten  
25. März: Jahreshauptversammlung der IBS  
19. März: Messestand auf der ADFC-Radreisemesse  
Bonn  
25. März: 40 Jahre „Vulkan-Expresß“  
05.-09. April: Messestand auf der „Intermodellbau“  
Dortmund

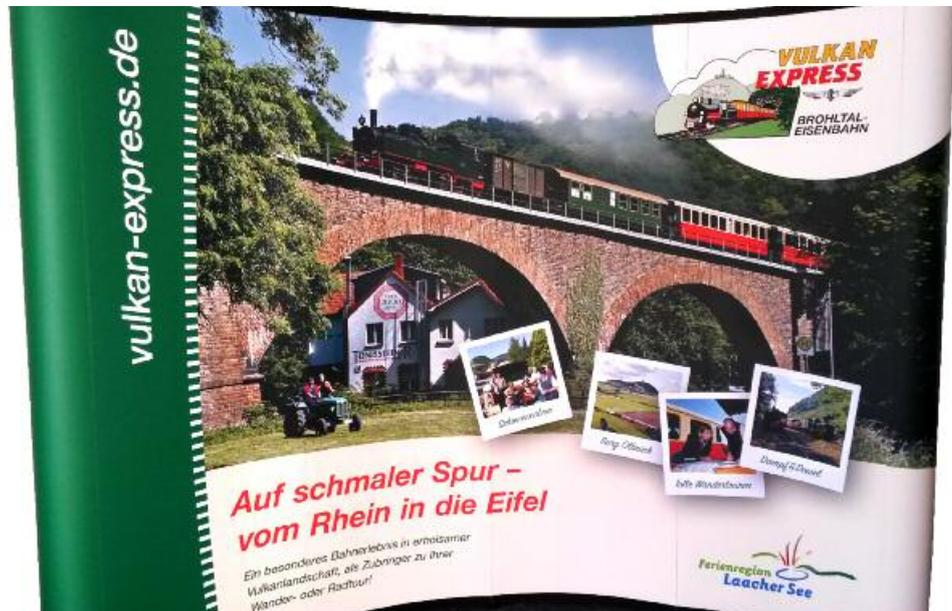
# Mit neuem Promo-Stand auf zur Messe!

Seit den Kindertagen der IBS sind wir als Verein auf Ausstellungen und Messen unterwegs um für unser Projekt „Brohltalbahn“ zu werben. Ein neuer Promostand stellt unseren Auftritt nun auf neue Füße!

Lange Zeit prägte unser „alter“ Messestand das Bild der IBS auf Ausstellungen. Ein aus Stahlrohren zusammengesetztes Karree bot die Möglichkeit, zahlreiche Bilderrahmen mit Aufnahmen des „Vulkan-Expres“ zu präsentieren und gleichzeitig als Rückwand zu dienen. Nachteil dieses Konzepts war der umständliche Aufbau, das schwere Material und damit die Notwendigkeit, per Lieferwagen auszurücken.

Für eine Neuaufstellung unseres Messekonzepts war daher etwas Neues erforderlich! Aus Altbeständen des Verkehrsverbands Rhein-Mosel (VRM) in Koblenz konnten wir sehr günstig eine sogenannte „Banane“, eine gebogene Rückwand für Promotion-Stände erwerben. Diese ursprünglich mit Klett-Teppichen versehene Wand lässt sich auch von einer einzelnen Person im Handumdrehen aus dem Transportkoffer heraus aufbauen und kann theoretisch sogar im Zug transportiert werden. Mit Hilfe einer Kölner Werbeagentur haben wir die Wand in den vergangenen Monaten neu gestalten und mit maßangefertigten bedruckten PVC-Bahnen ausstatten lassen. Die Wand zeigt nun neben einem Hauptmotiv („11“ auf dem Viadukt) einige Polaroids mit weitere Highlights aus dem Brohltal. Gestaltet mit dem in unserem Medien inzwischen etablierten „Zackenkranz“ am linken Rand, fügt sich die Wand optimal in unseren Auftritt ein und ergänzt die bereits vorhandenen Roll-Ups.

Nun gilt es natürlich, das neue Werbematerial auch einzusetzen. Der Vorstand hat daher entschieden, künftig (wieder) verstärkt auf (Touristik-) Messen präsent sein zu wollen. Zur Auswahl der größeren Messen ist eine erste Analyse durchgeführt worden, auf welcher Messe eine Teilnahme als IBS Sinn ergeben könnte. Ausgewählt wurden neben einigen kleineren Veranstaltungen vorerst die im Kasten aufgeführten großen Ausstellungen. Das Tolle: jeder kann dabei sein und die IBS dort bei der positiven Präsentation des „Vulkan-Expres“ un-



Die neue Rückwand unseres Promo-Standes präsentiert sich bei einem Probeaufbau in unseren Räumlichkeiten in Neuwied. Foto: Andreas Thiel

terstützen! Wir planen, in der Regel mit zwei Personen vor Ort zu sein, um die Kunden optimal ansprechen und beraten zu können. Hierzu soll sich allerdings niemand eine Woche Urlaub nehmen müssen, vielmehr ist an gegenseitige Abwechslung gedacht. Bitte schauen Sie doch einmal in den Kalender, ob der eine oder andere Termin für Sie interessant ist! Die gewählten Messen versprechen tolle Gespräche mit unseren potenziellen Kunden in interessanten Städten!

## Wer will dabei sein?

**15.-19. Februar 2017:**

Reise+Camping Essen

**04./05. März 2017:**

Lahnsteiner Modellbahntage

**19. März 2017:**

ADFC-Radreisemesse Bonn

**05.-09. April 2017:**

Intermodellbau Dortmund

**Weitere Termine in Planung.**

Schon im Voraus von meiner Seite ein herzliches Dankeschön für jede Unterstützung – und sei es nur ein halber Tag! Gerne koordiniere ich den Schichtplan nach Anmeldung unter [presse@brohltalbahn.de](mailto:presse@brohltalbahn.de) Michael Hergarten

# Rettung der Brohltalbahn 1988

– Unterstützung vom EK-Verlag



▲ Lok D2 mit Wagen VB 50 und dem offenen Sommerwagen 458 auf dem Oberzissener Viadukt

Ende der 1980er Jahre stand es um unsere Brohltalbahn nicht gut. Der Güterverkehr war kontinuierlich rückläufig und es war kein Geheimnis, dass die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) den Schienenverkehr einstellen wollte. Dies konnte Ende 1987 vorläufig abgewendet werden, indem mit der Gründung der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspurreisenbahn e. V. (IBS) die ehrenamtliche Unterstützung insbesondere für den „Vulkan-Express“ deutlich intensiviert wurde.

Im Frühjahr 1988 konnte die IBS zusätzliche Unterstützung aus Süddeutschland am Bahnhof Brohl empfangen: Wolfgang Schumacher vom EK-Verlag in Freiburg vermittelte uns eine Spendenaktion im „Eisenbahn-Kurier“ und ermöglichte den ersten Sonderdruck unserer grünen Brohltalbahn-Broschüre. Am 10. April 1988 reiste eine Gruppe um Schumacher aus Freiburg kommend nach Brohl, um eine Sonderfahrt mit D2 + VB 50 + 458 durch das Brohltal bis nach Engeln und zurück zu unternehmen.

Die Anreise erfolgte stilecht im „Rheingold“-Salonwagen, welchen die Deutsche Bundesbahn am Zugschluss des regulären FD 722 „Berchtesgadener Land“ (Salzburg – Dortmund) beistellte, welcher für die Gruppe eigens einen Sonderhalt (!) im Bahnhof Brohl einlegte. Ein aus heutiger Sicht schier un-

vorstellbarer Vorgang, der die Flexibilität der damaligen Bundesbahn unter Beweis stellte – allen Unkenrufen über die „Behörde“ zum Trotz. Man versuche, ein solches Vorhaben einmal bei der heutigen DB AG umzusetzen...

*Text und Fotos: Volkhard Stern*



▲ Der damalige 1. Vorsitzende der IBS, Reinhold Esch, empfängt Wolfgang Schumacher, Chefredakteur des EK bei der Ankunft des FD 722 am Bahnhof Brohl. Rechts im Bild ist Joachim Hillenbrand zu sehen.  
*Foto: Volkhard Stern*



▲ Lokomotive D 2 mit „Cabriolet“-Wagen 458 und Wagen VB 50 auf dem Damm oberhalb Fußshölle



◀ Auf dem Gruppenfoto in Burgbrohl stehen vor dem VB 50 (von links): Johannes Schmitz (BEG), Reinhold Esch (damaliger 1. Vorsitzender der IBS), Volkhard Stern, Michael Weber, Wolfgang Schumacher (EK-Verlag), Wilfried Thelen (BEG). Der Name der Dame ist leider unbekannt.

► Der „Ur-Vulkan-Express“ an der Werkszufahrt zum Tönissteiner Brunnen. 1979 war die Straßenführung an dieser Stelle noch eine andere, als sie den heutigen Besucher erwartet.



# Neues von der Strecke

Im vergangenen Halbjahr lag der Schwerpunkt der Arbeiten entlang unserer Schmalspurbahn in vielen kleineren Maßnahmen. Die stetige Arbeit in den noch nicht sanierten Altabschnitten ist sehr zeitaufwendig. Gerade hier nagt der Zahn der Zeit stark am Material und die Instandhaltung wird immer schwieriger.

Für das laufende Jahr stehen dann auf der gesamten Strecke größere Sanierungsarbeiten an, für die seitens der Infrastruktugesellschaft BEG ein Förderantrag beim Land Rheinland-Pfalz eingereicht worden ist. Insgesamt geht es hierbei um ein Fördervolumen von mehreren Millionen Euro für Hafen- und Brohltalbahn. Sobald es hierzu Neuigkeiten gibt, berichten wir an dieser Stelle.

Zunächst jedoch ein Überblick über die zuletzt durchgeführten Arbeiten:

Im Bahnhof Brohl BE wurden verschiedene Arbeiten am Gleis und an den Weichen durchgeführt. Schwerpunkt war hier die Instandsetzung von Gleis 1 im Bereich hinter der Dieseltankstelle und die Doppelkreuzungsweiche 7 (Bild 1).

Auch auf der Strecke sind ständig Befestigungen und Spurweite zu korrigieren. Das bedeutet Lösen der Schrauben, Anheben der Schiene, Unterlegen von neuen Zwischenlagen und Verschraubung mit neuen Federringen. Dies ist durch die Befestigungsform des Oberbaues „preußische Form 6 auf Stahlschwelle, gelocht“ eine sehr zeitaufwendige Arbeit (Bild 2).

Im Bereich Niederzissen konnte in der laufenden Saison unter dem rollenden Rad der Bogen in km 11,100 erneuert werden, der sich in einem sehr schlechten Zustand befand. Nach Abschluss



der Arbeiten, die teilweise am Wochenende durch Vereinsmitglieder ausgeführt wurden, konnte die Langsamfahrstelle dort wieder aufgehoben werden (Bild 3 und 4).

Auch am Endpunkt der Strecke in Engeln musste auf den letzten Metern vor dem Prellbock in Richtung Weibern eines der letzten erhaltenen Abschnitte des Original-Gleises aus der Urzeit der Brohltalbahn ein wenig Instandgesetzt werden. Auf Höhe eines vor Jahren aufgelassenen Bahnüberganges waren die Schwellen zersetzt und mussten ausgetauscht werden (Bild 5).

Viele Kleinigkeiten, die oft nicht ins Auge fallen, werden auch in der Saison durch Angestellte und Vereinsmitglieder erledigt. Zu tun gibt es immer etwas im Brohltal und der „Vulkan-Expresß“ ist auch weiterhin in allen Bereichen auf Zuarbeit durch ehrenamtliche Helfer angewiesen.

An dieser Stelle möchten ich allen freiwilligen Helfern der IBS für die geleistete Arbeit auch von der Brohltal-Eisenbahn GmbH als Infrastrukturbetreiber ein herzliches Dankeschön aussprechen. *Frank Muth*



## SPNV-Nord stellt Freizeitverkehre bis 2031 in Aussicht

Von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt, hat die Verbandsversammlung des Aufgabenträgers für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV-Nord) am 05. Juli 2016 seine Absicht zur Bestellung von Freizeitverkehren auf der Brohltalbahn bis mindestens 2031 bekundet.

Hintergrund ist, dass seit 2010 auch Freizeitverkehre auf nicht planmäßig im SPNV bedienten Strecken im nördlichen Rheinland-Pfalz finanziell gefördert werden können. Neben der Kasbachtalbahn und (bis zu deren Be-

triebseinstellung 2012) der Eifelquerbahn, kommen auch wir seither in den Genuss einer solchen Bestellung von Freizeitverkehren. Hieraus sind nicht zuletzt die Mittwochs- und Freitagsfahrten entstanden. Mit jährlich ca. 10.500 Zugkilometern bieten wir damit einen der dichtesten Fahrpläne im Touristikbahnbereich.

Wichtig war der Beschluss dieser „Bestellgarantie“ auch deshalb, da diese Voraussetzung für die Landesförderung der anstehenden großen Infrastruktursanierung ist. Hier sollen bis zu 8 Mil-

lionen Euro in die Gleisanlagen der Brohltalbahn investiert werden, wovon die Verbandsgemeinde Brohltal als Eigentümer der Infrastruktur bereits im November 2015 beschlossen hat, den erforderlichen Eigenanteil von 15% zu übernehmen. Was genau gebaut wird und wie der Zeitablauf geplant ist, erläutern wir rechtzeitig an dieser Stelle.

Freuen wir uns, dass nun auch von Seiten des SPNV-Aufgabenträgers die Voraussetzungen für die Sanierung unserer Strecke geschaffen wurden!

*Michael Hergarten*



## Wiederinbetriebnahme des Schlepptriebwagens VT 30

▲ Triebwagen VT 30 am 11. Februar 1985 im Bahnhof Nellingen an der Strecke Amstetten - Laichingen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG)

Foto: Volkhard Stern

Als unser VT 30 am 03. Mai 2009 abgestellt werden musste, hat damals niemand erwartet, dass es gut 7 Jahre dauern würde, bis wir mit seiner umfassenden Aufarbeitung beginnen konnten. Aber die aufwändige Inbetriebnahme unserer Großdiesellok D5 und natürlich auch die Wiederherstellung der Dampflok 11<sup>sm</sup> haben unsere Kapazitäten über Jahre so beansprucht, dass für den ehemaligen „Schwaben“ einfach keine Zeit blieb.

Besonders die älteren Mitglieder werden sich erinnern, dass wir in den Anfangsjahren unserer IBS immer auf der Suche nach weiteren Fahrzeugen für den Personenverkehr waren. So wurden wir nach Hinweisen von Eisenbahnfreunden 1989 auf einen Triebwagen aufmerksam, den die WEG in ihrer Hauptwerkstatt in Neuffen als Ersatzteilspender abgestellt hatte. Im Mai jenes Jahres schließlich erkannte

die damalige BEG-Führung diese einmalige Chance und erwarb das Fahrzeug von einem Händler, der zwischenzeitlich eine Option darauf erhalten hatte.

Am 23. Mai 1989 traf der T 30 im Brohltal ein und nach einigen Instandsetzungsarbeiten konnte er noch im gleichen Jahr mit der Betriebsnummer VT 53 und später VT 30 in Betrieb gehen. Aufgrund seiner Leistungsstärke entwickelte er sich schnell zum beliebten „Zugpferd“. Vor allem kleine und große Kinder unter den Fahrgästen genossen es, dem Lokführer bei der Arbeit zusehen zu dürfen. Und wir waren stolz darauf, den damals stärksten Schmalspurtriebwagen in Deutschland im Einsatz zu haben.

Um mit ihm auch die Steilstrecke befahren zu können, wurden seine Bremsanlagen auf Knorr KE-Bremse

umgebaut. Da der Güterverkehr damals nur mit vakuumbremsten Fahrzeugen durchgeführt wurde, konnte der VT 30 hier zunächst nicht genutzt werden. Als jedoch die Brohltalbahn ab 1999 nach 4 Jahren Zwangspause den Phono-lith-Transport wieder aufnehmen durfte, kam der VT 30 nun vor den druckluftgebremsten Container-Flachwagen zum Einsatz und wurde damit endgültig zum „Allrounder“. Die Statistik über seine Betriebsleistungen sprechen hier eine eindeutige Sprache: Gleich im ersten Jahr des Güterzugdienstes 1999 erreichte er mit 14.722 km einen Einsatzrekord und in den weiteren Jahren sanken seine Fahrleistungen nie unter 7.700 km. Noch im Jahr 2008, als sich schon erste Beeinträchtigungen zeigten, waren es stolze 10.040 Zugkilometer. Dann allerdings wurde immer deutlicher, dass sein Fleiß über all die Jahre seinen Tribut forderte, und der



▲ Triebwagen VT 30 am 11. Februar 1985 im Bahnhof Nellingen zusammen mit einem auf Rollböcke aufgeschemelten Normalspurwagen. Hier zeigt sich die große Vielseitigkeit des Fahrzeugs. Die Motorleistung von 680 PS der 4 Büssing U 11 D Motoren gepaart mit der effizienten hydromechanischen Kraftübertragung der Voith Differentialwandlergetriebe ermöglicht das Befördern hoher Anhängelasten auch auf steigungsreichen Strecken.

Foto: Volkhard Stern

Triebwagen musste nach der Inbetriebnahme unserer Lok D 5 abgestellt werden.

Was macht dieses Fahrzeug eigentlich so besonders? Als die Württembergischen Nebenbahnen AG (WN), Vorläufergesellschaft der WEG, in den fünfziger Jahren ihre Strecke Aalen-Dillingen („Härtsfeldbahn“) durch eine umfassende Sanierung vor der Stilllegung retten wollten, gehörte dazu zwangsläufig die Umstellung von Dampf- auf Dieselbetrieb. Wegen der kleinbahntypischen Flexibilität im Fahrzeugeinsatz wollte die WN Triebwagen einsetzen, die allerdings auch im Güterzugbetrieb den Steigungen auf der Schwäbischen Alb gewachsen sein mussten. Schließlich erwarb sie 1956 von der Firma Fuchs in Heidelberg zwei baugleiche Fahrzeuge mit einer Leistung von 600 PS (später erhöht auf 680 PS), die durch vier Motoren erzeugt wurden, welche man je nach Bedarf flexibel zu- oder abschalten konnte.

Nun sind inzwischen auch die Dieselloks D 1-D 3, die zwischenzeitlich die

Hauptlast des Verkehrs tragen mussten, in die Jahre gekommen. Daher wurde der VT 30 unter den Aktiven immer schmerzlich vermisst.

Mit seinem Fahrgastraum, der 35 Personen Platz bietet, und dem Gepäckabteil, in dem man neben der Kühlanlage auch Fahrräder unterbringen kann, ist er nicht nur wegen seiner Zugkraft für uns von besonderem Wert.

Nun aber möchte sich die Brohltalbahn um neue Verkehre bewerben und braucht dazu ein so flexibles Fahrzeug wie den VT 30. Die technischen Daten zeigen aber auch, welche zeitlichen, technischen und finanziellen Aufwände hier in den nächsten Monaten zu leisten sind. Angesichts des Alters und der Tatsache, dass nur 2 Exemplare dieses Typs gebaut wurden, ist die Ersatzteilbeschaffung schwierig, und viele Bauteile müssen daher aufwendig instandgesetzt werden.

Deswegen fordern wir unsere Mitglieder und Freunde auf, uns bei der Wiederherstellung dieses einmaligen

### Technische Daten

Hersteller: Fuchs Heidelberg  
 Baujahr / Fabriknummer: 1956 / 9053  
 Länge über Pufferbohle: 16.600 mm  
 Breite: 2.800 mm  
 Höhe über Dachscheitel: 3.650 mm  
 Dienstgewicht: 42 t  
 Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h  
 Drehzapfenabstand: 12.140 mm  
 Laufkreisdurchmesser: 850 mm  
 Achsfolge: Bo'Bo'

### Maschinenanlagen

Motor: 4 x Büssing U 11 D  
 Leistung: 4 x 170 PS bei 2.000 U/min  
 Einbau der Motoren: 1984

### Kraftübertragung

Getriebe: 4 x Voith-DIWA 506 JB  
 Einbau der Getriebe: 1984  
 Kraftübertragung: Gelenkwellen  
 Radsatzgetriebe: 4 x Gmeinder Radsatzwendegertriebe

### Wagenbaulicher Teil

Selbsttragender, geschweißter Stahlaufbau mit verstärkten Untergestell, zwei 2-achsige Triebdrehgestelle mit Spurkranzschmierung und Rollenradsatzlagern.

Ein Fahrgastraum, ein Gepäckabteil, je ein offener Führerstand im Gepäck- und Personenabteil, ein Abort. Im Fahrgastraum beiderseits je eine zweiflügelige Tür, im Gepäckraum zwei Schiebetüren. Lüftung durch einen kombinierten Dachlüfter.

### Bremsen

Indirekte selbsttätige Druckluftbremse und Zusatzbremse, Spindelhandbremse, Totmanneinrichtung

Fahrzeugs entsprechend zu unterstützen. Wir würden uns freuen, wenn die große Spendenbereitschaft, die uns geholfen hat, die Dampflok 11<sup>sm</sup> wieder zu beleben, auch diesem einmaligen Triebwagen zu Gute kommen würde.

Heinz-Wolfgang Lehner

## Triebwagen VT 30 unterwegs zwischen Amstetten und Laichingen



▲ Zugkreuzung von T 30 und T 31 in Oppingen am 30. Mai 1985.

Bevor der Triebwagen VT30 1989 ins Brohltal gelangte, war er bekanntlich zuletzt auf der WEG-Meterspurbahn zwischen Amstetten und Laichingen auf der Schwäbischen Alb im Einsatz. Die 1985 entstandenen Bilder zeigen den Triebwagen in Nellingen (Winterbilder) und am 30. Mai 1985 in Oppingen bei der Kreuzung mit seinem Schwesterfahrzeug T31, welches später

nach Malaysia verkauft worden ist.

Interessant ist, dass der Triebwagen nicht erst im Brohltal zu Güterverkehr-Ehren gelangt ist: als Schlepptriebwagen konstruiert, beförderte er seit jeher auch Güterwagen. Hierzu hatte er ursprünglich beidseitig Normalspurrpuffer und -kupplungen. Hierüber wurde das Fahrzeug unmittelbar mit den auf

Rollböcken laufenden Normalspur-Güterwagen gekuppelt. Da die Puffer in Brohl nicht benötigt wurden (für das Dreischienengleis hätten diese asymmetrisch und in niedrigerer Höhe angebracht werden müssen), sind sie demontiert worden.

*Text und Fotos: Volkhard Stern*



▼ Triebwagen VT 30 rangiert im Winter 1985 im Bahnhof Nellingen.

## Ein Tag bei der Brohltalbahn (Nr. 10) – Ein Bericht vom „Papierzug“ Koblenz-Limburg



Der Ende 2016 ausgelaufene Vertrag für den „Papierzug“ der Brohltalbahn von Koblenz nach Limburg hat mich bewegt, den Zug noch einmal zu begleiten, bevor die DB zum Jahreswechsel den Betrieb übernehmen sollte. Zwar konnte ich auch schon 2014 den Zug begleiten, aber die seinerzeit eingesetzte Leihlok vom Typ G 800 war dann doch nicht das „richtige“ Motiv für einen bebilderten Bericht. Im Sommer 2016 war aber wieder die „richtige“ Lok im Einsatz, nämlich die V 90 (295 049) der Brohltalbahn; da musste ich dann unbedingt noch mal mitfahren.

Mit der Mitfahrerlaubnis in der Tasche und mit Kamera bewaffnet, traf ich am 15. Juli 2016 um 03:15 Uhr in Koblenz-Moselweiß („KoMo“) ein. Dort wird die V 90 im eingezäunten Bereich des Transregio-Betriebswerks abgestellt. Im Scheinwerferlicht sieht der „Star“ der Brohltalbahn richtig beeindruckend aus. Ohne Stativ gelang zwar nur ein halbwegs passables Bild mit lästigem Schild im Vordergrund (Foto 1), aber ich musste ja irgendwo „auflegen“ für die Langzeitbelichtung; ein Prellbock war die einzig mögliche Notlösung. Ralf Merten, der diesmal als Triebfahrzeugführer im Einsatz war, war schon dabei, die Lok auf ihren Einsatz vorzubereiten. Nach der Ausfahrterlaubnis durch den Fahrdienstleiter ging es zunächst in den Güterbahnhof KoMo, um die kurz zuvor angelieferten Wagen umzurangieren. Anlieferer für die Fernstrecke ist der Kooperationspartner „Captrain“, vormals Baye-

rische Cargobahn. Die 2015 gegründete Bahnholding stellt den Transport der Papierrollen aus Schweden nach KoMo sicher; hier übernimmt die Brohltalbahn den letzten Teil der Anlieferung der Wagen zum Kunden in Limburg, der Tetra Pak Produktions GmbH.

Beim Umrangieren in aller Herrgottsfrühe kommt die berühmte Funkfernsteuerung der V 90 zum Einsatz. Dadurch wird der Zugführer eingespart, für den Lokführer bedeutet das aber mehr Arbeit und Stress bei einer Tätigkeit, die kaum Fehler verzeiht. Ralf Merten nennt die klobige, aber robuste Fernsteuerung „Bauchladen“; Marco Petry sprach seinerzeit vom „Flippern“, wenn er damit im Einsatz war (die älteren Leser werden noch wissen, was ein Flipper ist, die jüngeren



können einfach mal googeln). Zunächst kontrolliert Ralf die Wagnummern, dann wird in den angemieteten Gleisen umrangierte, bis die Fuhre abfahrtsbereit ist. Bevor es so weit ist, erfahre ich, dass die Lok einen Tank mit 3.500 Litern Fassungsvermögen hat, womit man „ein paar Wochen auskommt“, da die BR295, die modernisierte V90, einen vergleichsweise genügsamen, langsam laufenden Motor hat. Den Verbrauch pro 100 km rechne ich aber trotzdem lieber nicht aus.

Mit etwas Verspätung starten wir unsere Fahrt ins 60 Kilometer entfernte Limburg und durchfahren gegen 05:30 Uhr den noch verschlafenen Hauptbahnhof Koblenz. Jetzt ist etwas mehr Zeit, ein paar weitere Details zu erfragen. So lerne ich, dass die V90 maximal 8 gedeckte Waggons befördern kann, größere Loks maximal 12, so etwa die mittlerweile außer Dienst gestellte V200 der Brohltalbahn. Die Hinfahrt bestreiten wir mit 6 Waggons. Die beladenen Waggons bringen zusammen rund 520 Tonnen auf die Waage. Zusammen mit der Lok bewegen wir also rund 600 Tonnen, was etwa 15 schweren



Lastkraftwagen entspricht. Meistens fährt Marco Petry den Zug nach Limburg, aber damit die anderen Triebfahrzeugführer als sachkundige Ersatzleute jederzeit einspringen können, kommen gelegentlich auch andere Personale zum Einsatz. Ralf Merten fährt den Zug deswegen rund 5 Mal im Jahr; er ist sonst vorzugsweise mit dem Alu-Zug im Einsatz.

Die Durchfahrt über die Rheinbrücke bis zur Lahnstrecke verläuft reibungslos, nur in Balduinstein und Obernhof müssen wir kurz anhalten. Unterwegs beeindruckt mich der Blick auf die Lahn; um 06:00 Uhr morgens liegt sie noch unter einem Nebelschleier (Foto 2). Um 06:30 Uhr hellen die ersten Sonnenstrahlen bei Diez das Bild auf. Mit geringer Verspätung erreichen wir gegen 07:00 Uhr das Terminal in Limburg, wo die Papierrollen entladen, zwischengelagert und für die letzten Kilometer auf Lastwagen umgeladen werden. Um Platz für die neue Lieferung zu schaffen, muss Ralf die leeren und die bereits für die Rückfahrt bereit stehenden Waggons ankuppeln, rausziehen und auf ein anderes Gleis umsetzen



(Foto 3). Erst jetzt kann die Ladung an der Rampe, die über ein weit ausgreifendes Dach verfügt, das trockenes Arbeiten garantiert, ausgeladen werden. Der Anblick des stattlichen Zuges mit dem Limburger Dom beeindruckt trotz ungünstiger Lichtverhältnisse. Direkt nach der Ankunft beginnen Gabelstapler, die mit speziellen Greifern ausgestattet sind, die Wagen zügig zu entladen (Foto 4). Als kurzzeitiges Zwischenlager dient die angrenzende Halle. Der Durchsatz ist allerdings enorm. 3 bis 5 Mal pro Woche werden neue Papierrollen angeliefert, die im Limburger Werk der Tetra Pak GmbH weiter verarbeitet werden. Das Zwischenlager, schätze ich, kann den Bedarf für allenfalls wenige Tage abfedern. Für die Rückfahrt nach Schweden, wo die Papierrollen hergestellt werden, wird anschließend Ware eingeladen, etwa Paletten mit Coca-Cola oder anderen Getränken, ferner schadhafte Papierrollen, die reklamiert werden. Vom Lademeister erfahre ich, dass jede Rolle 1,9 Tonnen wiegt und jeder LKW 11 Stück davon weiter befördern kann. Die Umladung erfolgt in Windeseile und im Verladeterminale flitzen die Gabelstapler wie die Bienen im Bienenstock pausenlos umher; alle Beteiligten machen einen gehetzten Eindruck. Mit der gemütlichen Güterabfertigung, wie ich sie vor 45 Jahren in Weeze erlebt habe, wo



mein Vater ein vergleichsweise stressfreies Leben als Bahnhofsvorsteher führte, ist das emsige Treiben im Limburger Verladeterminale nicht zu vergleichen. Hier geht alles im Sau-



seschritt. Die Zeiten haben sich geändert. Man erahnt, welchen enormen Arbeitsdruck die moderne „Just-in-Time“-Strategie und drückende Konkurrenz verursachen. Für uns bietet der Entladevorgang allerdings ein kleines Zeitfenster, das für ein Kurzfrühstück in einer benachbarten Bäckerei genutzt wird.

Am frühen Nachmittag ist der Zug entladen. Ralf muss den Zug noch mal ausziehen, in ein Abstellgleis am Hauptbahnhof schieben und ein paar Wagen tauschen (Bild 5). Kurz darauf sind wir startklar; ein letztes Mal versuche ich, unseren Zug mit der wunderbaren Kulisse des Limburger Domes in Szene zu setzen. Zum Glück steht die Sonne nicht mehr ganz so ungünstig und die diffuse Sonnenstrahlung fängt das Gegenlicht leidlich ein. Mit 8 Waggons zu je 4 Achsen machen wir uns auf den Rückweg. Über 200 Meter ist der Zug lang. In Nassau legen wir vor dem eingleisigen Abschnitt einen Fotohalt bzw. eine Zugkreuzung ein (Bild 6). Mit Bedauern muss ich feststellen, dass wir vor einem schnöden Lichtsignal anhalten müssen. Bei meiner letzten Mitfahrt waren noch die Formsignale in Betrieb, und auch die Stellwerke sowie die Schrankenposten waren noch mit Personal besetzt, das seinerzeit von Marco Petry freundlich begrüßt wurde. Man kannte und grüßte sich. Seither war wieder ein Stück Bahnidylle verloren gegangen; „sic transit gloria mundi“, denke ich mir: Nun hat es also auch an die Lahntalbahn erwischt. Wäh-



rend ich noch von der alten Bahn-Idylle träume, springt das Signal auf grün. Wir fahren wieder an. Weiter geht es an der idyllischen Lahn gen Koblenz. Gegen 14:00 Uhr erreichen wir wieder Koblenz-Moselweiß. Im Güterbahnhof setzt Ralf die neu angelieferten und die bereit stehenden Wagen nach einem mir nicht verständlichen Plan mit seiner ferngesteuerten Lok in die richtige Reihenfolge; der „Bauchladen“ ist wieder im Einsatz (Bild 7). Mit der preußischen Festung Ehrenbreitstein im Hintergrund und endlich besserem Fotolicht gibt die V90 der Brohltalbahn ein stattliches Bild ab (Bild 8). Schade, dass es der letzte Sommer für diese interessanten Verkehre an der Lahn sein wird. Gegen 14:30 Uhr laufen wir wieder im Betriebswerk der Transregio ein. Ralf kontrolliert die Lok und schließt die externe Stromversorgung an. Ein langer, spannender, aber auch anstrengender Arbeitstag geht zu Ende. Ich beneide Ralf um seinen schönen Arbeitsplatz und die spannenden, abwechslungsreichen Arbeitsfelder bei der Brohltalbahn. Dass der frühe Arbeitsbeginn dauerhaft an den



Nerven zehrt, kann ich mir indes sehr gut vorstellen. Mich quält es schon, in der Woche um 6:30 Uhr aufstehen zu müssen, denn ich bin einfach eher der „späte Typ“. So sehr mir die Mitfahrt gefallen hat, tauschen möchte ich daher nicht. Ziemlich übermüdet, aber voller spannender Eindrücke fahre ich zurück nach Bonn.

Wieder einmal konnte ich erleben, wie vielseitig und interessant die Arbeit bei der Brohltalbahn ist. Und wie engagiert alle Beteiligten sind, um die einzigartige Bahn am Laufen zu halten. Ich freue mich jedes Mal, wenn ich den fleißigen Brohltalbahnnern über die Schulter schauen und darüber berichten kann. Und ich hoffe, dass es den Lesern dieser Zeilen ebenfalls wieder gefallen hat.

Rückmeldungen, ob Kritik oder Lob, gerne an: [rolf.toonen@web.de](mailto:rolf.toonen@web.de). Wer Interesse an den (zahlreichen) weiteren Fotos von meiner Mitfahrt hat, kann sich diese gerne online ansehen. Gegen eine Verwendung zum Wohle der Brohltalbahn habe ich nichts einzuwenden.

[www.brohltalbahn.de/papierzug](http://www.brohltalbahn.de/papierzug)

Rolf Toonen



Brohltalbahnfrend Jonas Harraß schildert in einem Gastbeitrag seine Erlebnisse von einer sommerlichen Fototour mit dem Fahrrad durch das Brohltal:

Es ist morgens gegen 09:00 Uhr, als ich in Brohl eintreffe, kurz ein Foto im Brohler Bw mache und mich dann zur Verfolgung der 11<sup>sm</sup> aufs Rad schwinge. Mein erstes Ziel ist der Tönisteiner Viadukt, dort wurde der mit der D1 und der D2 bespannte Diesellokomotivzug fotografiert (Bild 1).

Der nächste Zug war dann der erste Dampfzug des Tages mit der 11<sup>sm</sup>. Also beschloss ich, ihn im mittleren Brohltal in Empfang zu nehmen, da hier das Licht besser war. Der Zug kam pünktlich um die Ecke, kaum dass er durch war, fuhr ich hinterher (Bild 2). Kurz vor Oberzissen gelang mir noch ein Foto. Mein Rekord liegt übrigens bei 6 Fotos vom selben Zuglauf von Brohl nach Oberzissen – mit dem Fahrrad

wohlgemerkt. Nur an einem Wochenende ließ ich es etwas ruhiger angehen, denn es war sehr heiß. Ab und zu kommen dann auch schon mal Kommentare von der Lokmanschaft wie, „Das ist ja Wahnsinn, wir heizen die Maschine an und dann werden wir von einem

Radfahrer überholt. So etwas Unverschämtes“. Es waren tatsächlich nur 5 Minuten Zeitunterschied zwischen Rad und Zug.

So ähnlich läuft das den ganzen Tag lang ab. Auch der zweite mit 11<sup>sm</sup> be-



spannte Dampfzug wurde natürlich gleich mehrfach erwischt (Bild 3, 4, 5). Da die Brohltalstraße teilweise sehr steil ist, muss man schon mit voller Leistung die Steigungen bezwingen – denn sobald der Zug rollt, müssen blitzschnelle Entscheidungen getroffen werden, welche Fotostelle angefahren wird. Oft geht es nur um ein paar Minuten. Dadurch, dass der Zug aber hier und da hält, holt man ihn immer wieder ein und überholt. Auch die Fahrgäste kriegen das mit und feuern einen regelrecht an. Die Lokmannschaft kennt das schon. Nach so einem Tag will man allerdings nur noch ins Bett. Tierischen Spaß macht es aber auch.

Ich schreibe das hier, damit mal gezeigt wird, wie viel Arbeit ein paar Fotos sind. Die Steilstrecke spare ich mir meistens, bei sowas wäre dann ein Auto sehr hilfreich. Oder man arbeitet sich ins Tal und fährt vorher mit dem 09:30-Uhr-Zug nach Engeln.

Also, Fotografieren im Brohltal ist sehr aufwendig, momentan aber sehr interessant, da wegen der nicht fahrbereiten D5 der erste Zug regelmäßig mit den beiden oben genannten Schwestern bespannt wird.

*Text und Fotos: Jonas Harraß*

**Bild 3:** Dampflokomotive 11<sup>sm</sup> ist mit einem langen Zug westlich der A 61 zwischen Weiler und Niederzissen unterwegs.

**Bild 4:** Die Fahrgäste genießen das sommerliche Wetter vom Aussichtswagen 458. In der langgezogenen Rechtskurve am westlichen Ortsausgang von Weiler ergibt sich ein schöner Blick entlang des Zuges bis nach vorne zur Lok.

**Bild 5:** Kurz vor dem Haltepunkt Schwepenburg-Heilbrunnen rollt dieser Zug oberhalb der Bundesstraße talwärts in Richtung Brohl.



3



4



5

# Nettes Geschenk an die IBS

Die IBS hat von einem Nachbarn unseres Umladebahnhofs ein tolles Geschenk erhalten: der Autohändler Stefano Pesci rief mich Mitte September an und bat, kurz bei ihm vorbei zu kommen - er habe etwas für uns... Einen Tag später war ich bei ihm und war gespannt, worum es wohl gehen möge. Herr Pesci übergab mir in seinen Räumen drei alte Stempel der Brohltal-Eisenbahn, welche er auf einem Flohmarkt in einer Kramkiste entdeckt hatte. Netterweise hatte er gleich alle drei Stempel für uns gekauft!



Zwei der Stempel haben ein Datumsfeld und die Aufschrift "Brohltal-Eisenbahn Brohl Brohltal" sowie "Verkehrskontrolle der Brohltal-Eisenbahn". Zuletzt wurden die Stempel wohl im Jahr 1979 genutzt, jedenfalls lautet so das letzte eingestellte

Datum. Ich habe mich noch nicht getraut, das Datum zu verändern – nicht, dass das Gummi zerbricht.

Der dritte Stempel ist m. E. der eigentliche Knüller, versehen mit einer Buntmetallplatte mit der Aufschrift "Brohltal-Eisenbahn Gesellschaft Cöln". Offenbar ist der Stempel somit wohl mindestens rund 100 Jahre alt und zur Herstellung von Wachssiegeln bestimmt.

Herr Pesci hat uns die Stempel für die IBS geschenkt. Wir haben ihm als Dankeschön ein paar Freikarten für den „Vulkan-Express“ überreicht. Die Stempel werden an den neu gegründeten Arbeitskreis Archiv übergeben.

Stefan Raab

# Marketing anno 1979

„Wir empfehlen eine Fahrt mit dem Vulkan-Express“ – wer Näheres erfahren möchte, der möge doch bitte anrufen... So richtig mitreißend wirkt die Bewerbung unseres kleinen Expresszuges durch die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1979 noch nicht, aber immerhin: der Personenverkehr ist seit 2 Jahren wieder ans laufen gekommen!

Zugute gehalten sei den seinerzeitigen BEG-Männern, dass wir hier keine Werbeanzeige sehen, sondern Fahrgastinformationen. Der nebenstehende Fahrplan samt Fahrpreisübersicht ist dem Fahrplanheft für den Omnibusverkehr der Brohltalbahn 1979 entnommen und wurde in dieser Form auch Mitte der 1980er Jahre unverändert abgedruckt. Immerhin spendierte man dem „Vulkan-Express“ im Gegensatz zu den Buslinien sogar ein Foto! Fahrkarten für Bahn & Bus gab es seinerzeit noch aus einer Hand – da es in Engeln noch keinerlei touristische Angebote, geschweige denn Gastronomie gab, wurden die Gäste quasi per Automatismus mit betriebs-eigenen Bussen im Schienenersatzverkehr zum Kaffee trinken nach Kempenich gefahren. Und bis dorthin wurde selbstverständlich auch die Fahrkarte ausgestellt.

Interessantes Detail am Rande: Die damalige Fahrplananlage entspricht mehr oder weniger unserer noch heute gefahrenen Nachmittagsfahrt. Allerdings war der „Vulkan-Express“ da-

### VULKAN-EXPRESS

**Fahrplan** für den „Vulkan-Express“  
Jeden Samstag in den Monaten Juli, August und September 1979  
Fahrt mit dem Sonderzug „Vulkan-Express“ nach Engeln. Weiterfahrt mit Omnibus zum Luftkurort Kempenich (1 Stunde Kaffeeausfahrt)

ab Brohl	14.10 Uhr
Burgbrohl	14.25 Uhr
Niederzissen	14.40 Uhr
Oberzissen	14.52 Uhr
an Engeln	15.30 Uhr
ab Engeln (Omnibus)	15.25 Uhr
an Kempenich	15.30 Uhr
ab Kempenich (Omnibus)	16.30 Uhr
an Engeln	16.35 Uhr
ab Engeln (Vulkan-Express)	16.40 Uhr
Oberzissen	17.08 Uhr
Niederzissen	17.15 Uhr
Burgbrohl	17.31 Uhr
an Brohl	17.50 Uhr

**Fahrpreise** für Hin- und Rückfahrt

von	nach Kempenich	
	Erwachsene	Kinder bis 10 Jahre
Brohl	10,00	6,00
Burgbrohl	10,00	7,00
Niederzissen	8,00	6,00
Oberzissen	7,00	5,00

„Vulkan-Express“ auf der Fahrt durch das Brohltal

Für Ihren Betriebs- oder Vereinsausflug empfehlen wir eine Fahrt mit dem „Vulkan-Express“ auf unserer schmalspurigen Eisenbahn durch das romantische Brohltal von Brohl bis Engeln.  
Wenn Sie näheres erfahren möchten, rufen Sie uns doch bitte einmal an (Telefon 02633/3387).  
Während der Monate Juli, August und September verkehrt der „Vulkan-Express“ an jedem Samstag gemäß nebenstehendem Plan zu den angegebenen Fahrpreisen.

▲ Auch im Busfahrplan der Brohltalbahn wurde der „Vulkan-Express“ beworben. Das Dokument zeigt den Fahrplanauszug, wie er mindestens von 1979 bis Mitte der 1980er Jahre abgedruckt wurde.

Foto: Sammlung Volkhard Stern

mals noch etwas mehr „Express“ und schaffte die Strecke bis Engeln in beiden Richtungen in 1:10 Std.. Dafür bieten wir heute jeweils kurze Stopps in Burgbrohl, Niederzissen und Oberzissen an, wo man sich einmal die Beine vertreten oder „um die Ecke“ gehen kann.

Michael Hergarten

# IBS feiert Sommerfest

In der letzten Ausgabe luden wir zum Sommerfest der IBS nach Brohl – und die Mitglieder folgten zahlreich dem Ruf zu unserem kleinen Schmalspurbahnhof. Über 60 Mitglieder (das sind stolze 20 % der Gesamtmitgliederzahl) ließen es sich nicht nehmen, einen lauen Sommerabend bei tollen Gesprächen unter Gleichgesinnten zu verbringen.

Stephan Pauly hat den Abend gemeinsam mit seiner Familie vorbildlich vorbereitet. Und so erwarteten die Mitglieder ansprechend dekorierte Tische auf dem Bahnsteig zwischen unserem Bahnhofsgebäude und den für den folgenden Dampfzug bereitgestellten Waggon des „Vulkan-Expreß“. Nach einer kurzen Ansprache und Begrüßung durch Stephan Pauly wurde auch das Buffet eröffnet. In bewährter Weise grillte unser Catering-Partner Schwenzfeier köstliche Steaks und Würstchen bei leckeren Salaten.

Bei dem einen oder anderen Bierchen entwickelte sich der Abend in toller Atmosphäre zu einem gelungenen Sommerfest. Es tat gut, mit den Kollegen und Freunden einmal in Ruhe – außerhalb der sonst parallel zu erledigenden Arbeiten – zu quatschen und sich darüber auszutauschen, was uns insbesondere die Brohltalbahn betreffend auf dem Herzen liegt. Besonders erfreulich war, dass sich im Laufe des Abends gleich mehrere unserer jungen Mitglieder für eine Mitarbeit im Arbeitskreis Archiv fanden! Dieser Tage finden hierzu die ersten Treffen statt, so dass nicht zuletzt der Grillabend als Stichtag für die Wiederbelebung dieses Arbeitskreises gelten darf!

Aus meiner Sicht war dies eine rundum gelungene Veranstaltung, die wir noch häufig wiederholen sollten!



▲ Die Grillmeister bei der Arbeit



▲ Vor der Kulisse aus VB 50 und 11<sup>sm</sup> genossen die Mitglieder einen geselligen Abend.



▲ Unsere Jugend interessiert sich brennend für eine Mitarbeit im Arbeitskreis Archiv. Mehr dazu auf Seite 22.

**Ein herzliches Dankeschön an alle, die da waren und natürlich an alle, die den Abend mit organisiert haben!**

*Text / Fotos: Michael Hergarten*



## Aktuelles zu den Normalspurverkehren der Brohltalbahn

▲ Am 04. Januar 2017 stellt unsere V90 (295 049) trotz des inzwischen erfolgten Baubeginns für die S-Bahnlinie S13 (vgl. „Die Brohltalbahn“ 3/2015) erneut Wagen beim VW-Entfallteiledienst beim denkmalgeschützten Güterschuppen in Bonn-Beuel zu. Durch diese Zusatzwagen wuchs der ohnehin schon aus 15 Wagen bestehende Aluzug auf eine stattliche Länge an. Foto: Volkhard Stern

Bekanntlich sind wir seit vielen Jahren auch auf den Normalspurgleisen der Deutschen Bahn tätig. Aufgrund zahlreicher Anfragen möchten wir die Gelegenheit nutzen, die aktuellen Entwicklungen kurz zu umreißen.

### „Aluminium“: Voerde-Spellen – Koblenz-Lützel

Im nunmehr 12. Jahr fährt die Brohltalbahn die Aluminium-Züge von Voerde am Niederrhein nach Koblenz. War bis vor zwei Jahren unsere schöne V200 (220 053) das „Zugpferd“ für diesen Zug, so wechseln die Bespannungen seit der Abstellung der formschönen Maschine recht häufig. Zuletzt war für einige Wochen die Vorserienlok V160 002 „Lollo“ vor dem zumeist montags, mittwochs und freitags verkehrenden Zug tätig (vgl. letzte Ausgabe, S. 16). Aufgrund eines Getriebeproblems, welches derzeit in Dieringhausen behoben wird, wurde in den Monaten ab August 2016 eine Lok der selben Typenfamilie (215 082) von Herrn An-

dreas Voll („Aggerbahn“) oder auch gelegentlich unsere eigene V90 eingesetzt.

Seit über einem Jahr befördern wir mit dem Zug mehrmals pro Monat auch großformatige Schrotte in die Gegenrichtung von Koblenz nach Voerde. An der Möglichkeit der Mitnahme von kleinformatischen Schrotten wie Spänen und sogenannten „Schnibbel“ arbeiten wir derzeit.

Seit Oktober vergangenen Jahres setzen wir übrigens, bis auf einen zweiachsigen K-Wagen, ausschließlich lärmsanierte Waggons in diesen Umläufen ein. Von unserem Kunden Aleris wurden wir zudem auch in diesem Jahr abermals als „bevorzugter Lieferant“ ausgezeichnet.

Die schicke V200 wurde, wie berichtet, vor einigen Monaten verkauft und in „altrotter“ Farbgebung im Lokschuppen in Altenbeken ausgestellt. Die beiden modernen Motoren wurden von uns se-

parat verkauft, wovon der erste bereits in eine Lok der Type V90 eingebaut wurde.

### „Papier“: Koblenz – Limburg (Lahn)

Dieser Verkehr, welchen wir seit sechs Jahren für unseren Auftraggeber „Captrain“ von Koblenz-Mosel nach Limburg und zurück gefahren sind, mussten wir leider zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 einstellen. Seitens des Captrain-Auftraggebers wurde für die Zeit danach die DB-Tochter „DB Cargo Deutschland“ mit dem sogenannten „Scandifibre-Paket“ beauftragt. Den regulären Standort der V90 haben wir in der Folge vom Depot der TransRegio in Koblenz, wo wir ein Gleis in den letzten Jahren angemietet hatten, nach Neuwied verlegt.

Die Verkehre hatten sich sehr positiv entwickelt. So waren zunächst zwei wöchentliche Umläufe mit V60 beauftragt worden, welche sich in den letzten beiden Jahren auf vier bis fünf Umläufe mit V90 ausgeweitet hatten.

Weitere Details zu diesem Verkehr erfahren Sie ab Seite 11 in einer spannenden Reportage von Rolf Toonen.

### „Zement“: Dyckerhoff Neuwied

Mit in der Regel vier wöchentlichen Bedienungen läuft dieser Verkehr ebenfalls seit einigen Jahren sehr stabil und nachhaltig. Zumeist wird morgens der 25-Wagen-Zug in zwei Gruppen vom Bahnhof Neuwied zum Zementwerk

nung des Ölzuges geschieht an den Bedientagen für Zement immer nach den entsprechenden Bedienungen in Neuwied.

### „Lava-Substrat“: Brohl – Rotkreuz

Als unser Auftraggeber der bis dahin in Andernach beladenen und von uns über Brohl rangierten Waggons uns vor vier Jahren mitteilte, die Verkehre einzustellen, mussten wir selbst die Abwicklung

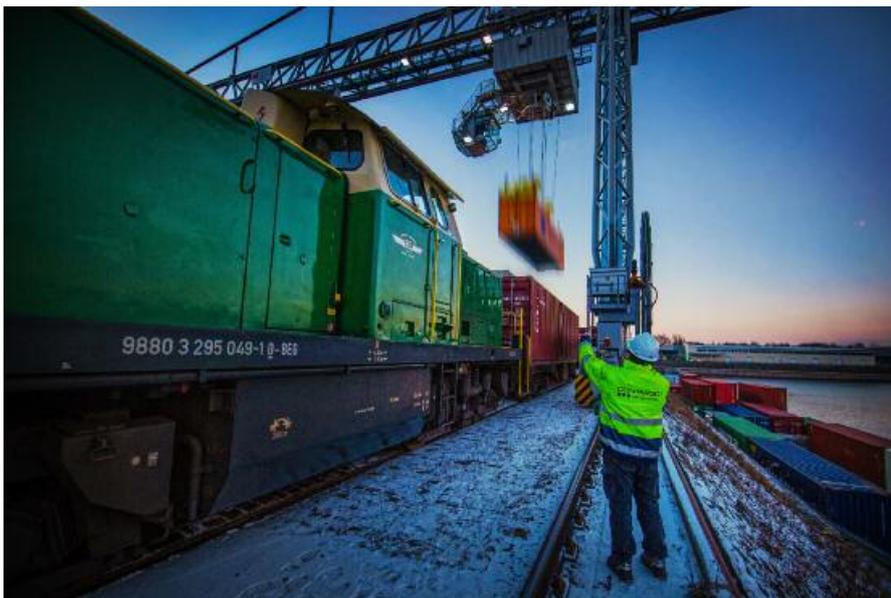
gesetzt wurde dafür die V 65. Dann ging unser Auftraggeber in die Insolvenz, was leider auch finanzielle Nachteile für unsere GmbH bedeutete. Seither ruhten die Verkehre. Seit dem 24. Oktober 2016 sind die Verkehre wegen des anhaltenden Niedrigwassers im Rhein unerwartet wieder angelaufen. Wir stellen für diese (ersten) Züge den Rangierbegleiter, Lotsen und Wagenprüfer. Auftraggeber und Verkehrsunternehmen für den Langlauf des Zuges ist allerdings nun die Strabag-Rail. Sobald die Strabag-Rail die Traktion des Fernzuges auf E-Lok umgestellt hat, werden wir auch wieder die Rangierlok für die letzte Meile stellen.

### „Containerzug“: Neuwied – Koblenz

Seit dem 13. Januar 2017 bedienen wir einen neuen Zuglauf, wodurch wir den Verlust des „Papierzuges“ etwas ausgleichen können. Immer Dienstags und Freitags fahren wir einen Containerzug für unseren neuen Auftraggeber Contargo. Die Contargo ist eine Tochtergesellschaft der Rhenus, wie auch die LTE, die die Fernstrecke ab Rotterdam bis Neuwied und weiter nach Frankfurt und zurück fährt. Nach Übernahme der Wagengruppe in Neuwied werden die Wagen von uns zum Terminal im Koblenzer Rheinhafen gebracht. Am späten Nachmittag erledigen wir die Wagenprüfung und die Rücküberführung nach Neuwied.

### Hafenverkehre Koblenz

Neben unseren vier H-Wagen, welche wir seit über zwei Jahren an den auf der Bentheimer Eisenbahn tätigen Verein Graf MEC vermieten, treten wir nun auch für fünf sogenannten Res-Wagen als Vermieter für unseren Kunden Aleris auf. Dieser setzt die fünf Wagen seit Mitte Januar für Pendelverkehre vom Hafen bis zum Anschlussgleis am Werk Koblenz ein. Für uns ergibt sich damit die Möglichkeit, diese Wagen gelegentlich auch in den Voerde-Umläufen zum Abdecken von Bedarfsspitzen günstig einzusetzen. *Stefan Raab*



▲ 18. Januar 2017 bringt 295 049 den Contargo Container-Zug in den Koblenzer Hafen

Foto: Contargo / Henry Tornow

Dyckerhoff gebracht und abends wieder ausrangiert. Dabei ist die Brohltalbahn auch mit der Durchführung der Wagenprüfung nach VDV-Schrift 758 Stufe 3 verantwortlich. Regellok für die Verkehre ist unsere Lok V 60

### „Öl“: Bendorf

Ebenfalls sehr nachhaltig aber mit unterschiedlichen Auftraggebern und recht unregelmäßig stellen wir zumeist mit der V 60 Ölzüge zur Ent- bzw. Beladestelle in Bendorf zu. So haben wir zeitweise über Monate hinweg zwei oder mehr wöchentliche Züge, in diesem Jahr allerdings in den vier Sommermonaten keinen einzigen Zug. Im Oktober wiederum liefen zwei Züge pro Woche nach Bendorf. Seither ist mit wöchentlich einem Zug plus einem weiteren pro Monat zu rechnen. Die Bedie-

die gesamte Logistik bis Rotkreuz in der Schweiz übernehmen. So rollen derzeit zwischen März und November etwa alle zwei Wochen je 270 Tonnen über die Brohler Hafenbahngleise von Brohl/Hafen nach Andernach und werden von dort durch die DB Cargo in unserem Auftrag weiter in die Schweiz befördert. Eingesetzt wird zwischen Brohl/Hafen und Andernach überwiegend die V 65, die außerhalb der Einsätze im neuen Schuppen auf der Andernacher Hafenbahn abgestellt ist.

### „Zement-Klinker“: Hafen Andernach

Bis zum Ende des vorletzten Jahres (2015) waren wir über zwei Jahre zuständig für die Zustellung und Abholung von zwei wöchentlichen Ganzzügen zum Andernacher Hafen sowie die Untersuchung der Wagen vor der Abfahrt. Ein-



## Abendliche Sonderfahrt mit B.E.G.-Urgestein

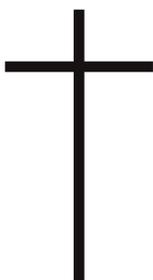
Am Freitag, den 09. Dezember 2016 fand auf der unteren Brohltalbahn eine privat bestellte abendliche Sonderfahrt statt. Die Mallet-Dampflokomotive 11<sup>sm</sup> bespannte hierbei den ehemaligen Triebwagen VB 50 in der Dunkelheit.

Eine historisch wertvolle Fuhre, welche in dieser Form einmalig in Deutschland

und leider viel zu selten auf unserer Schmalspurbahn unterwegs ist. In dieser Form fand im Januar 1966 die Abschiedsfahrt der 11<sup>sm</sup> statt. An besagtem Abend lagen Kamera und Stativ glücklicherweise einsatzbereit im Kofferraum meines Wagens. Somit konnten die folgenden Aufnahmen entstehen.

Zu guter Letzt verfolgten wir den Sonderzug nach Brohl-Lützing. Ein einmaliges Erlebnis, dieser Anblick in vollkommener Dunkelheit! Am darauffolgenden Samstag und Sonntag fanden die planmäßigen Nikolausfahrten statt.

*Text und Fotos: Maxim Roßdeutscher*



\* 01. März 1924

–

† 09. Januar 2017

### Anna Dietz verstorben

Für viele im Zugdienst Aktive war es ein Automatismus: spätestens nach der Abfahrt am Bahnhof Burgbrohl grüßte man von der Plattform hinauf zu Anna Dietz, die fast jeden vorbeifahrenden Zug vom Fenster ihrer Wohnung gegenüber des Bahnhofs grüßte. Früher tat sie dies sogar gemeinsam mit ihrem schon früher verstorbenen Ehemann Adalbert Dietz, der ziemlich genau 50 Jahre bei der Brohltalbahn arbeitete und u. a. als örtlicher Betriebsleiter tätig war. Nun ist das Fenster leider verwaist.

Die besondere Verbundenheit von Anna Dietz mit der Brohltalbahn drückten ihre Angehörigen nicht zuletzt mit einem Foto der 11<sup>sm</sup> in der Totenanzeige aus – dies war sicherlich eine Premiere. Auch in dem für die IBS von Frank Muth und Paul Mandt besuchten Trauergottesdienst fand die Bahn Erwähnung. Wir behalten Frau Dietz in würdiger Erinnerung.

## I Bahnhof Burgbrohl baut Pralinenproduktion aus

Bekanntlich ist unser Bahnhofsgebäude in Burgbrohl seit Saisonbeginn wieder bewirtschaftet. Neben der im letzten Heft beschriebenen Crêperie werden dort auch sehr leckere Pralinen hergestellt, die im Bahnhof und im Schloss Burgbrohl verkauft werden.

Aktuell baut der Mieter der Räumlichkeiten das Kellergeschoss für die Pralinenproduktion aus. Nachdem die Fliesenleger in den letzten Wochen tätig waren, durften wir einen ersten Blick in die neue „Manufaktur“ werfen. Schön, dass das Gebäude wieder so intensiv genutzt wird.

*Text und Foto: Stefan Raab*

► *Noch wirken die Kellerräume recht nackt, das Projekt sieht aber vielversprechend aus. Und: die bisher im Erdgeschoss hergestellten Pralinen sind superlecker!*



## I Eigener Mulcher erstmals im Einsatz

Ende Oktober 2016 war erstmals der Brohltalbahn-eigene Mulcher, welcher maßgeblich von Andreas Thiel an unseren Bagger angepasst wurde, auf der Strecke eingesetzt.

Leider ist beim Ersteinsatz eine Schwachstelle aufgetaucht,

die an dem Gerät noch etwas nachgebessert bzw. repariert werden muss. Dennoch verspricht der Mulcher, die bislang händisch oder mit Fremdgeräten durchgeführten Rückschnittarbeiten erheblich zu beschleunigen und zu erleichtern.

*Text und Fotos: Stefan Raab*

▼ *Einsatz des neuen Mulchers im Bereich km 1,0 und am Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen.*



# Wiederbelebung des Arbeitskreises „Archiv“

Am 05. November 2016 war es soweit, ein kleiner Kreis von interessierten Vereinsmitgliedern fand sich zusammen um den Arbeitskreis rund um das Archiv der Brohltal-Eisenbahn wieder aufleben zu lassen.

Schon längere Zeit lag das Amt dieses Arbeitskreisleiters brach und somit war es umso erfreulicher, dass sich gleich ein halbes Dutzend zukünftiger Freiwilliger gefunden hat, um sich dieses Themas anzunehmen. An dem Tag vertreten waren Richard Schittko, Maxim Roßdeutscher, René Gilbert, Volkhard Stern und Robert Schittko. Ein weiterer Freiwilliger, Michael Heinzl, war an diesem Tage leider nicht vertreten. Bekannt ist er durch sein Fachwissen rund um die Eifelbahnen (u. a. zur mittlerweile stillgelegten Vennbahn). Mit von der Partie waren ebenfalls unser Geschäftsführer, Stefan Raab, sowie der zweite Vereinsvorsitzende, Heinz-Wolfgang Lehner.

Es wurden diverse Themen besprochen. Volkhard Stern brachte eine historische Aufnahme aus dem Jahre 1965 herbei, auf welcher unsere Mallet-Dampflokomotive 11<sup>sm</sup> noch im Güterverkehr zu bewundern war – natürlich mit authentischem Straßenverkehr. Ein wichtiger Punkt war die weitere Vorgehensweise zur Sichtung des gesamten Archivs. Dieses lagert an unterschiedlichen Orten und soll in Zukunft an zentraler Stelle gelagert und professionell digitalisiert werden.

Noch wichtiger war aber die Wahl eines Arbeitskreisleiters sowie des stellvertretenden AK-Leiters. Hierzu erklärten sich die Vereinsmitglieder Maxim Roßdeutscher als Arbeitskreisleiter, sowie Robert Schittko als stellvertretender Arbeitskreisleiter bereit. Beide sind schon seit einigen Jahren Mitglied der IBS und sowohl fotografisch als auch vor allem historisch interessiert in der Ei-

senbahn-Szene unterwegs. Die Wahl und anschließende Entscheidung fand einstimmig statt und muss auf der nächsten Jahreshauptversammlung des Jahres 2017 noch offiziell bestätigt werden. Ich möchte mich schon jetzt einmal bei den AK-Mitgliedern für das Ergebnis der AK-internen Wahl bedanken.

Schon von klein an stieg bei mir das Interesse rund um die schmalspurigen

tionen zu erhalten, in all seinen kleinen Details.

Zur Brohltalbahn speziell betreibe ich im Internet seit 2011 eine Bildergalerie, die "Brohltalbahn-Galerie" ([www.brohltalbahn-galerie.de](http://www.brohltalbahn-galerie.de)). Diese kleine Seite erfreut sich einem immer größer werdenden Bekanntheitsgrad und stellt eine nette Dokumentation des heutigen Betriebes auf der Brohltalbahn dar.



*Kümmern sich nun ums Brohltalbahn-Archiv (v.l.n.r.): Richard Schittko, Maxim Roßdeutscher, René Gilbert, Volkhard Stern und Robert Schittko. Nicht auf dem Foto ist Michael Heinzl.*

*Foto: Heinz-Wolfgang Lehner*

Kleinbahnen im Rheinland, speziell für die Brohltalbahn und die Rhein-Sieg Eisenbahn (ehem. Bröltalbahn). Aufgrund meines noch jungen Alters habe ich zwar keine der Bahnen im alltäglichen Personen- oder Güterverkehr miterleben dürfen (die Brohltalbahn stellt eine Ausnahme dar), doch bin ich vor allem von allerhand historischen Aufnahmen fasziniert. Erstaunlich, aber auch zugleich sehr traurig ist doch, wie viel sich schon innerhalb eines halben Jahrhunderts verändern kann. Umso wichtiger ist es also hier, das Gesamtwissen den zukünftigen Genera-

Ebenso froh bin ich, dass uns in dieser Sache Volkhard Stern unterstützen wird. Speziell in der regionalen Verkehrsgeschichte wird sein Name häufig genannt, da er als mehrfacher Buchautor sein großes Fachwissen unter Beweis gestellt hat. Als sympathischer Mitstreiter ergänzt Volkhard wunderbar den Arbeitskreis rund um das Archiv.

Ein erster Sichtungstreff des Archivs war für den 09. Dezember 2016 im Bahnhof Niedertzissen vereinbart worden. Wir alle waren schon sehr neugierig...  
*Maxim Roßdeutscher*

## Reportage des Schatzmeisters

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

*Johannes Schittko, Remagen-Oberwinter*

*Peter Kolvenbach, Siegburg*

*Michael Rieb, 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 beim Erhalt der Brohltalbahn in unseren Arbeitskreisen entschließen könnten.

**Spendenaktion 11<sup>sm</sup>:** Folgender Betrag ist bis zum 31. Dezember 2016 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

**583.790 €**

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab 50 € erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11<sup>sm</sup>, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31. Dezember 2016:

*Michael Wildt, Münster (Westf)*

*Ursula Breuer, Burgbrohl*

*Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing*

*Segel- und Motor-Yacht-Club*

*Michael Haubner, Koblenz*

*Hans Fiebig, Düsseldorf*

*Daniel Junghans, Bad Neuenahr-Ahrweiler*

## Haltepunkt Weiler wieder mit Fahrplan ausgestattet

Weiler gehört sicherlich zu unseren kleinsten Haltepunkten. Dennoch möchten wir dort für unsere Fahrgäste erkennbar sein und Auskunft über unser Fahrtenangebot geben.

Seit den Kanalbauarbeiten entlang unserer Gleisanlagen im Jahr 2015 war unser Haltepunkt leider für den Fahrgast nicht mehr als solcher erkennbar. War vor den Bauarbeiten zumindest noch eine touristische Erläuterungstafel und ein Fahrplanaushang vorhanden, verschwanden beide Elemente mit den Baggern auf immer wiedersehen. Die Touristiktafel wurde zwischenzeitlich im Gestrüch in der Nähe des Haltepunkts liegend wiedergefunden. Schade, dass so etwas nicht wie selbstverständlich wieder aufgestellt wird... Um unseren Fahrgästen aber zumindest wieder ein Grundmaß an Orientierung bieten zu können, konnte im Sommer ein gebrauchter Fahrplanaushangkasten installiert werden,

*Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn*

*Jürgen Burkard, Heimersheim*

*Dr. Erich-Joachim Günter, Meckenheim*

*Grill-Restaurant Gasper GmbH, Oberzissen*

*Hartwig Maassen, Bonn*

*Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH*

*Günter Voeller, Neuwied*

*Werner Zink, Bonn*

*Rolf Kleine, Bonn*

*Anton Lankes, Bonn*

*Joachim Hillenbrand, Neuwied*

*Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach*

*Peter-Paul Mandt, Bornheim*

*Michael Baaden, Ransbach-Baumbach*

*Josef M. Schmitt GmbH, Bad Neuenahr-Ahrweiler*

*Joachim Kluthausen, Bonn*

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

*Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen*

*Hartmut Halm, Aachen*

*Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)*

*Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl*

*Friedrich Kernchen, Köln*

Im Frühjahr können Sie unsere 11sm wieder bei den Fahrten durch das Brohltal erleben. Fahren Sie doch auch mal wieder mit!

Finanziell freuen wir uns auch weiterhin über Ihre Unterstützung für die einzige erhaltene originale Brohltalbahn-Dampflok! Mit Erhalt der Schlussrechnung ist die Aufarbeitung der Lok jetzt auch finanziell abgeschlossen. *Tobias Baaden*

so dass die Abfahrtszeiten nun nicht mehr „geheim“ sind. Im kommenden Frühjahr soll dieser dann – wie an allen anderen Bahnhöfen auch – durch einheitliche Aushangvittrinen im DIN-Ao-Format ersetzt werden. *Michael Hergarten*



## Kurzmeldungen

### Wagen 601 untersucht

Während der Sommermonate wurde in unserer Werkstatt in Brohl der Containnerwagen 601 untersucht.

Der Wagen erhielt seine planmäßig wiederkehrende Untersuchung (§ 32 ESBO). Im Vordergrund standen dabei die Beseitigung von Korrosionsnestern am Wagenrahmen und die Instandsetzung der Bremsanlage sowie der Drehgestelle. Wagen 601 ist inzwischen 16 Jahren im Güterverkehr auf der Brohltalbahn unterwegs.

Das Fahrzeug konnte am 19. Oktober 2016 wieder dem Betrieb übergeben werden. (Bild 1)

### Hund gerettet

Dieser Hund wurde vom Lokpersonal der 11<sup>sm</sup> im Hang des Bf. Brohl gesehen. Er hatte sich dort mit seiner Leine im Gebüsch verhängen.

Für die Rettung wurde Michael Castor gerufen, der den Hund befreite. Der Hund ist bei der diesjährigen Treibjagd im Hang des Bahnhofes zurück geblieben. Er hatte an seiner Leine eine Telefon-Nummer. Der Besitzer hatte im Jagtieber seinen Hund noch nicht vermisst.

Bild 2 zeigt Gabi Hillenbrand mit dem nach UVV korrekt gekleideten Wachhund.

### Untersuchung Wagen 26

Seit Oktober 2016 befindet sich Wagen 26 in der Brohler Werkstatt (Bild 3). Neben ihm hat Lok 11<sup>sm</sup> inzwischen ihr Winterquartier bezogen. Wagen 26 erhält seine planmäßig wiederkehrende Untersuchung, sodass er in der kommenden Saison wieder im Vulkan-Express eingesetzt werden kann.

Derzeit wird zur Fertigstellung des Fahrzeugs auf die bei der MaLoWa in Benndorf reprofilierten Radsätze gewartet. *Text und Fotos: Michael Haubner*

