



Die Brohltalbahn



Inhalt

Editorial/Impressum	2	2 Mio. Fahrgäste im Vulkan-Expresß	17
Lok „Inge“ wird 60 Jahre alt!	3	Letzte Fahrt des Koblenzer Oldie-Busses	18
Mit Bus & Vulkan-Expresß durch die Region	4	Nacht der Vulkane in Engeln	18
Spurensuche zwischen Weibern und Kempenich	6	Blick über den Zaun: Alapajevsk	19
Stationen & Ausflüge: Schweppenburg	12	Werkstattnotizen	24
Kurioses in 1929	16	Standorte für Infovitrien ausgewählt	24
218 396 erscheint als H0-Modell	16	Musikvideo-Dreh im Vulkan-Expresß	25
Wunschzettel schreiben und gewinnen	16	Niedrigwasser behindert Schiffs-Kombi	26
Wagen 25 mit neuer Beschriftung	17	Das besondere Foto	27
Vereinsausflug: Es sind noch Betten frei!	17	Baustofftransporte auf der Hafenbahn	28

| Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

ein heißer Sommer liegt hinter uns. Ideales Ausflugswetter, mit zum Teil aber auch erheblichen Folgen auf unser Angebot. So mussten wir seit etwa Mitte Juli auf unser diensttägliches Schiffs-Kombiangebot verzichten. Der Rhein hatte schlicht so viel Wasser verloren, dass ein Anlegen in Brohl nicht mehr möglich war. Über ein Experiment, das Angebot alternativ abzuwickeln, berichten wir auf Seite 26.

Auch ohne Schiffsverkehr ist aktuell auf der Hafensbahn eine Menge los. Der Bahnsteigumbau in Remagen bereitet unseren dortigen Gleisen regelmäßigen Normalspurverkehr. Volkhard Stern war vor Ort und hat die Verkehre dokumentiert. Ebenfalls konnte Volkhard interessante Archiv-Aufnahmen unseres ehemaligen Streckenabschnitts zwischen Engeln und Kempenich zugänglich machen. Kommen Sie mit auf eine Zeitreise in die Jahre 1967 bzw. 1971 wenige Jahre vor der Stilllegung dieses landschaftlich hochattraktiven Teilstücks!

Zu einer besonderen Schmalspurbahn möchte ich Sie in unserem „Blick über den Zaun“ mitnehmen. Wir waren auf einer russischen Waldbahn im östlichen Ural unterwegs und erlebten dort nicht nur viel Wildnis, sondern auch das größte Streckennetz Russlands mit einer Spurweite von 750 mm. Auf dem heute noch knapp 150 km langen Netz werden sogar nagelneue Liegewagen eingesetzt.

Hinweisen möchten wir Sie an dieser Stelle auf den Artikel zu einem HO-Modell unserer Diesellok der Baureihe 218. Es besteht die Möglichkeit, dieses vorzubestellen und damit ein Stück Brohltalbahn für zu Hause zu erwerben. Näheres dazu auf Seite 16.

Ebenfalls auf Seite 16 möchten wir für die Weihnachtsausgabe Ihren „Wunschzettel“ abfragen. Was bewegt Sie? Was wünschen Sie sich rund um die Brohltalbahn für die nächsten Jahre! Schreiben Sie Ihre Lieblingsprojekte auf Ihren Wunschzettel – in der nächsten Ausgabe werden wir diese in dieser Zeitschrift veröffentlichen und zusammentragen, welche Themen Ihnen als Mitgliedern am Wichtigsten sind. Besten Dank im Voraus!

Und zu guter Letzt: einige wenige Restplätze für unsere Vereinsausflug im Oktober sind noch frei. Nun heißt es schnell sein und anmelden (vgl. Seite 17).

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre!

Michael Hergarten, AKL Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Titelbild: Seit dem 01. Juli 2018 ist im Brohltal ein neuer Busfahrplan in Kraft. Erstmals fährt man im Taktfahrplan von früh bis spät und in Engeln auf Anschluss zum „Vulkan-Expres“ . Am 03. August 2018 begegnet unser Zug einem an der Haltestelle „Niederzissen Busbahnhof, Steig D“ (ehem. Niederzissen West) wartenden Bus der neuen Linie 800 Bad Neuenahr – Niederzissen – Bad Breisig).

Foto: Volkhard Stern

| Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsstelle:

Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03; Fax 0 26 36 / 8 01 46
Internet: www.vulkan-express.de
E-Mail: ibs@vulkan-express.de
Facebook: Brohltalbahn / Vulkan-Expres

Verantwortlicher Redakteur:

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

Satz und Layout:

Robert Schittko, Oberwinter

Druck und Verarbeitung:

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

Mitgliederbeiträge: (seit 01. Januar 2002)

45 € Einzelpersonen
20 € Schüler / Studenten / Jugendliche
70 € Familien

Konten der IBS:

Für Beiträge:

IBAN: DE85 5775 1310 0000 4131 95
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Für Spenden:

IBAN: DE79 5775 1310 0000 5185 48
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Redaktionsschluss für die Ausgabe 4 / 2018 ist der
30. Oktober 2018

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

Sonderfahrten / Termine 2018

30. September: Frühstücksfahrt

06. / 07. Oktober: Dampflokeinsatz mit Lok 11sm

13. Oktober: Gambriusfahrt mit Abendveranstaltung

19.-24. Oktober: Vereinsausflug nach Südtirol (Restplätze verfügbar)

27. Oktober: Abendfahrt zum Oktoberfest in Engeln

04. November: Schlachtfestfahrt

02. Dezember: Weihnachtsgansfahrt

ab 01. Dezember: Nikolausfahrten mit Dampfloke 11sm

Lok „Inge“ wurde 60 Jahre alt!



▲ Lok V 65, noch mit TWE beschriftet, am 08. Juni 1990 beim Einsatz für die britische Rheinarmee auf der Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggem. Foto: Volkhard Stern

Unsere Lok „Inge“ wurde in diesem Jahr 60 Jahre alt. Sie weist im wahrsten Sinne des Wortes eine bewegte Privatbahn-Vergangenheit auf und durfte ihre angestammte Betriebsnummer V 65 bis heute behalten. 1958 lieferte die MaK in Kiel die Lok aus ihrem Standardprogramm unter der Fabriknummer 600 179 an die Ahaus-Enscheder Eisenbahn (AEE). Diese grenzüberschreitende Nichtbundeseigene Eisenbahn konnte die Maschine mit einem Darlehen aus dem Verkehrsfinanzierungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen beschaffen.

1967 kam die Lok zur Teutoburger Wald-Eisenbahn in Lengerich, die gute Erfahrungen mit dieser Baureihe gemacht hatte. Dort lief sie, wie zuvor bei der AEE, im Güterverkehr auf der rund 100 km langen Strecke Ibbenbüren – Hövelhof. Aber auch Personenzugleistungen gehörten zu ihren Aufgaben. Der schrittweise eingestellte Reisezugverkehr der TWE, die (wie seinerzeit die Brohltalbahn) unter Betriebsführung der Deutschen Eisenbahn Gesellschaft (DEG) in Frankfurt stand, endete erst 1978 endgültig. Im Jahr 1985 wechselte die V 65 zum britischen Royal Transport

Corps, das die Kleinbahn Kaldenkirchen – Brüggem (ebenfalls unter Betriebsführung der DEG) für Zwecke der britischen Rheinarmee bediente. Ein weiterer Wechsel erfolgte 1998, als die Lok zur Gleis- und Weichenbau-Unternehmung Schreck-Mieves in Dortmund kam und sich dort unter dem Namen „Inge“ im Arbeitszugdienst nützlich machte.

2006 schließlich verließ die V 65 erstmals dauerhaft ihre nordrhein-westfälische Heimat und wurde im rheinland-pfälzischen Brohl sesshaft. Aufgrund der Beugnot-Hebel zwischen den einzelnen Achsen besitzt die Stangendiesellok eine gute Kurvengängigkeit, die ihr besonders bei der Bedienung der mit engen Radien ausgestatteten Brohler Hafensbahn entgegenkommt. Aber auch vor Sonderreisezügen im Ahrtal („Brohler Ahrbömmel“) konnte die Maschine bereits ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. In Brohl verlor „Inge“ ihre nicht mehr zeitgemäße orange Farbgebung aus der Zeit bei der TWE und erhielt die typischen grünen Farben der BEG und außerdem die Original-Lampen zurück.

Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag, liebe Inge!

Volkhard Stern



▲ V 65 rangiert am 03. Juli 2010 im Brohler Hafen einen langen Holzzug.



▲ V 65 verlässt am 02. Mai 2009 mit dem Sonderzug „Brohler Ahrbömmel“ den Engelsley-Tunnel in Altenahr.

Fotos: Volkhard Stern

Mit Bus & Vulkan-Expresß durch die Vulkanregion Laacher See



▲ Treffen in Niederzissen: Zug P1, an diesem Tag als PmG (Personenzug mit Güterbeförderung) unterwegs, begegnet am 03. August 2018 einem Bus der Linie 810 auf dem Weg von Mayen nach Sinzig am Busbahnhof Niederzissen (ehem. „Niederzissen West“). Foto: Volkhard Stern

▲ Am ersten Betriebstag, dem 01. Juli 2018 steht ein Bus der Linie 819 pünktlich um 16:01 Uhr in Maria Laach zur Abfahrt nach Engeln bereit. Dort besteht Anschluss zum „VulkanExpresß“ nach Brohl. Foto: Michael Hergarten

Seit dem 01. Juli ist es möglich: In regelmäßigem Takt rollen die Busse der zu den Verkehrsbetrieben Mittelrhein (VMR) gehörenden Ahrweiler Verkehrs-GmbH aus Brohl-Lützing durch das Brohltal. Mit besten Verknüpfungen untereinander bieten die Busse nun regelmäßige Fahrmöglichkeiten aus dem Brohltal in Richtung Sinzig, Brohl / Bad Breisig, Bad Neuenahr-Ahrweiler und Maria Laach / Mendig. Nicht nur an den genannten Bahnhöfen bestehen nun optimale Anschlüsse zum Bahnverkehr, sondern auch von unseren Bahnhöfen Niederzissen und Engeln gibt es erstmals seit Jahren beachtenswerte Kombinationsmöglichkeiten für Ausflüge mit dem „Vulkan-Expresß“.

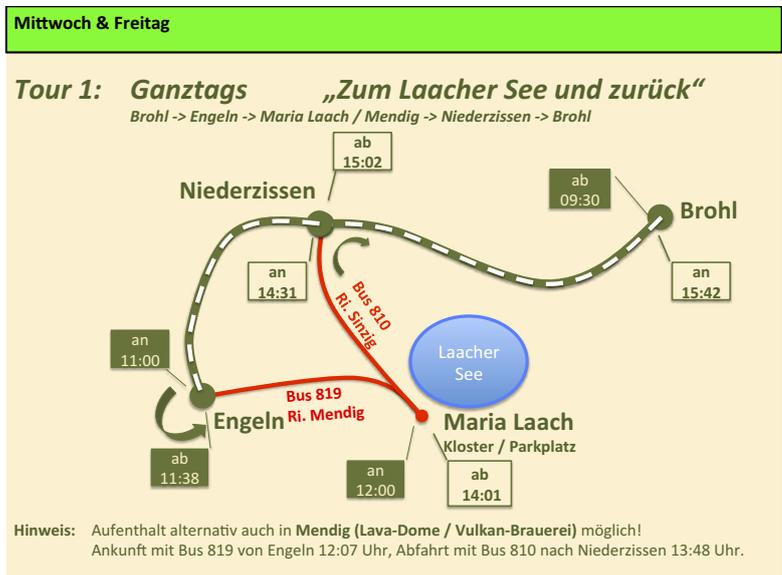
Wir möchten die neuen Fahrmöglichkeiten zum Anlass nehmen, die Verknüpfung unserer Bahn mit den touristischen Zielen der Region weiter zu intensivieren. Zu diesem Zweck haben wir eine Vielzahl von Ausflugsmöglichkeiten mit „Vulkan-Expresß“ und Bus grafisch aufbereitet und unseren Gästen über das Internet und die Touristinformationen zur Verfügung gestellt. Nachfolgend möchten wir

Ihnen exemplarisch drei Vorschläge für kombinierte Touren vorstellen.

1) Mittwochs / Freitags nach Maria Laach

Mittwochs und freitags bieten wir bis Ende September jeweils ein Zugpaar an. Dieses passt nicht optimal zum Busfahrplan der Linie 819 („Freizeitbus Vulkanpark“), aber auch an diesen Tagen lassen sich interessante Ausflüge zum Laacher See oder nach Mendig kreieren.

Los geht es um 09:30 Uhr mit dem „Vulkan-Expresß“ in Brohl. Über die Steilstrecke erreichen Sie um 11:00 Uhr Engeln, wo Sie etwa eine halbe Stunde Zeit zur Rast und für einen kleinen Imbiss in der Vulkanstube haben. Um 11:38 Uhr bringt Sie die Buslinie 819 wahlweise zum Campingplatz am Laacher See, zum Kloster Maria Laach oder nach Mendig zum Lava-Dome, zur Vulkanbrauerei oder zum dortigen DB-Bahnhof. Zurück führt die Tour



Samstag, Sonn- und Feiertag

Tour 5: Ganztags „Schloss Bürresheim <Flex>“

Brohl -> Engeln -> Schloss Bürresheim -> Mayen -> Andernach -> Brohl



Hinweis: Vom Schloss Bürresheim fährt die Linie 821 zweistündlich bis 20:06 Uhr weiter nach Mayen. Von dort bestehen stündlich bis 21:04 Uhr Zugverbindungen mit Umstieg in Andernach nach Brohl.

Dampfbetrieb

Tour 3: Ganztags „Maximaler Aufenthalt am See“

Brohl -> Niederzissen -> Maria Laach / Mendig -> Engeln -> Brohl



Hinweis: Aufenthalt alternativ auch in Mendig (Lava-Dome / Vulkan-Brauerei) möglich!
Ankunft mit Bus 810 von Niederzissen 12:04 Uhr, Abfahrt mit Bus 819 nach Engeln 15:48 Uhr.

mangels passendem Anschluss nicht über Engeln, sondern mit der Linie 810 um 14:01 Uhr (Mendig 13:48 Uhr) zum Bahnhof Niederzissen, wo der talwärts fahrende „Vulkan-Express“ um 15:02 Uhr wieder erreicht wird.

2) An Wochenenden flexibel zu Schloss Bürresheim

Schloss Bürresheim ist sicherlich ein Geheimtipp unter den Burgen der Eifel: Das malerisch gelegene Schloss liegt idyllisch im Nettetetal – und hat eine Bushaltestelle direkt vor dem Schlosstor! An allen Wochenenden während unserer

Fahrsaison bietet es sich also an, einmal einen Ausflug dorthin zu unternehmen. Es ist möglich, morgens um 09:30 Uhr ab Brohl mit dem „Vulkan-Express“ nach Engeln zu fahren und dort auf die Linie 821 („Radbus Nettetel“) umzusteigen. Nachmittags kann man um 14:43 Uhr auf gleichem Wege wieder retour fahren. Hier stellen wir allerdings eine ganztägige Variante mit flexibler Rückfahrt vor:

Los geht es ebenfalls um 09:30 Uhr in Brohl. Nach der Ankunft in Engeln um 11:00 Uhr besteht auch hier die Möglichkeit zu einer kleinen Pause in der

Vulkanstube, bevor Sie die Linie 821 um 11:40 Uhr über den Riedener Waldsee direkt zum Schloss bringt (an 12:06 Uhr). Hier haben Sie nun beliebig viel Zeit zur Besichtigung der interessanten Anlage: Die Busse bringen Sie alle zwei Stunden (14:06 Uhr, 16:06 Uhr usw.) weiter zum Ostbahnhof in Mayen, von wo Sie wiederum stündliche Fahrmöglichkeiten mit Nahverkehrszügen über Andernach (Umstieg) zurück nach Brohl haben.

3) Mit Volldampf zum Laacher See

An Dampftagen reizt die Kombination aus Dampfzug, Kloster oder Lava-Dome ganz besonders! Fahren Sie doch um 10:30 Uhr mit dem von Lok 11sm geführten Dampfzug von Brohl bis zum Bahnhof Niederzissen (11:13 Uhr). Nach einem bequemen Umstieg fährt um 11:24 Uhr von der Haltestelle direkt vor dem Bahnhof (Brohltalstraße) die Linie 810 in Richtung Maria Laach, Mendig und Mayen weiter. Bereits gegen 12 Uhr erreichen Sie so den Laacher See, wo Sie bis zu 4 Stunden Aufenthalt haben – genug Zeit also für die Klosterbesichtigung mit anschließender Tretbootfahrt oder für die Umrundung des Sees auf dem 8 km langen Uferweg. Um 16:01 Uhr steigen Sie schließlich in die Linie 819 in Richtung Kempenich. Am Bahnhof Engeln hat dieser Bus dann wieder direkten Anschluss zu unserem Dieselizeug zurück nach Brohl.

Diese und zahlreiche weitere Tourenvorschläge finden Sie zum Herunterladen auch auf unserer Internetseite www.brohltalbahn.de unter „Service“ -> „Downloads“ -> „Fahrpläne & Broschüren“.

Nutzen Sie die neuen Möglichkeiten zur Entdeckung unserer Region! In den Bussen gelten die günstigen Fahrscheine des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM), besonders attraktiv sind die Minigruppenkarten für bis zu 5 Personen. Nähere Infos hierzu unter: www.vrminfo.de.

Michael Hergarten



Spurensuche zwischen Weibern und Kempenich

1

Mit einigen exemplarischen Bildern wollen wir uns auf eine virtuelle Spurensuche entlang der oberen Brohltalbahn begeben. Ausgangspunkt ist diesmal Kempenich. Der 1974 stillgelegte und 1976 abgebaute, 6 km lange Abschnitt von Engeln bis Kempenich bietet bis heute Anlass zum Forschen und Suchen. Was ist davon übrig geblieben, gibt es noch Relikte?

Markantestes Bauwerk ist zweifelsohne der 1902 eröffnete Bahnhof Kempenich, der 2006 von der Ortsgemeinde zum Bürgerhaus umgebaut wurde und damit (wieder) zum Schmuckstück avancierte. Kempenich hat heute knapp 2.000

2



3

Einwohner. 1902, als der Ort Bahnanschluss erhielt, waren es gerade mal 1.300. Ob sich der Bahnhof jemals rentiert hat? Da der geringe Personenverkehr alleine kein rentierliches Geschäft versprach, ruhte die Hoffnung auf einem gewissen Frachtaufkommen. Diese Hoffnung sollte sich später lediglich temporär erfüllen. Seit 1960 wickelte die Brohltalbahn den Personenverkehr von und nach Kempenich nur noch auf der Straße ab, während sich der spärliche Schienen güterverkehr noch bis 1974 hielt.

Fahren wir in Gedanken ein Stück von Kempenich in Richtung Engeln. Am 20. Juni 1971 fand eine der letzten Sonderfahrten bis Kempenich statt. Diesellok D 2 zog den einzig verbliebenen Reisezugwagen VB 50, noch im alten grünen Lack der BEG.

Abb. 1 (Gerhard Herfeldt) zeigt den bescheidenen Zug im Endbahnhof mit seinen arg ausgefahrenen Gleisanlagen. Links im Bild der BEG-Linienbus 106, ein außergewöhnlicher Büssing / Krauss-Maffei KMS 12 R vom Baujahr 1964.

Etwas moderner, aber gleislos ging es an gleicher Stelle am 31. Dezember 1990 zu. Der Linienbus nach Mayen (ein MAN SÜ 240 aus dem Jahr 1976) steht zur Abfahrt nach Mayen bereit (Abb. 2, Volkhard Stern).



Spannend wird es auf Abb. 3, die die Ausfahrt aus Kempenich am 14. Oktober 1967 zeigt (Heinz Meyer, Sammlung Wolfgang Reimann): Kleinbahnatmosphäre in Reinkultur. Man beachte die Miniaturtankstelle im Wohnhaus links an der Burgstraße.

Vier Jahre später, 1971, sah es an derselben Stelle so aus wie auf Abb. 4 (Gerhard Herfeldt). Das kleine Edeka-Geschäft ist der Vorgänger des heutigen Supermarkts Keller ganz in der Nähe, ansonsten ist die Situation heute verändert. Der Gleiszustand war 1971 bedenklich. Hier wurde nichts mehr investiert, ein wesentlicher Grund für die Gesamtstilllegung drei Jahre später.



8



7

Wir verlassen nun Kempenich und fahren an der 1879 errichteten, auf einem Hügel gelegenen Kapelle Kreuzwäldchen vorbei durch Feld, Wald und Wiese in Richtung Weibern (Abb. 5 und 6, Gerhard Herfeldt, 20. Juni 1971).

Wenige hundert Meter weiter östlich wechselte die Bahntrasse auf Höhe des heutigen Freibades auf einem markanten Damm vom südlichen zum nördlichen Hang des Weiberner Bachtals. Am 12. Mai 1990 bot die IBS eine Trassenwanderung im Bereich Weibern an. Bild 7 (Volkhard Stern) zeigt die Gruppe auf dem bis heute erhaltenen Bahndamm in Blickrichtung Kempenich. Auf der Trasse verläuft hier heute der Brohltal-Radweg.



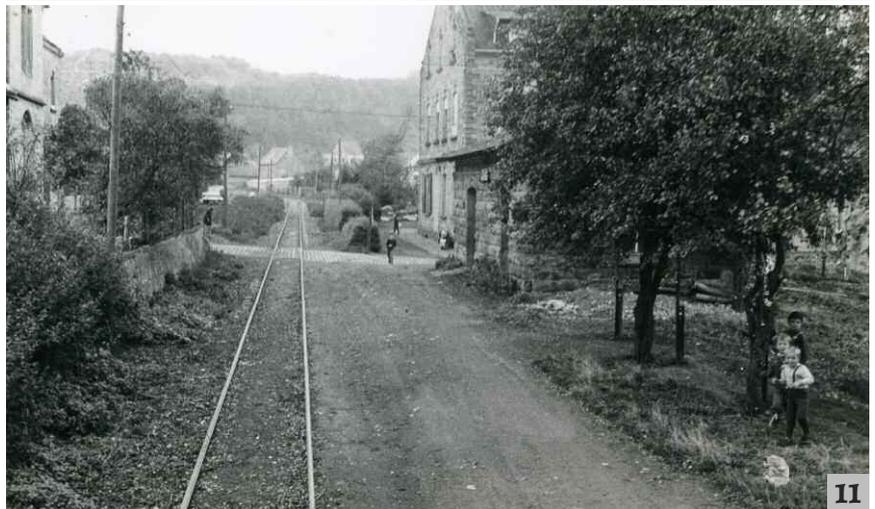
9

Ganz in der Nähe konnte man am 24. Dezember 1989 an einem früheren Wegeübergang am Ortseingang von Weibern noch Reste der Schmalspurgleise finden (Abb. 8, Volkhard Stern).

Auf Abb. 9 fährt unser kleiner Zug schließlich am westlichen Ortsrand von Weibern ein (Gerhard Herfeldt, 1971). Die Aufnahme entstand kurz vor dem Bahnübergang an der Hommersbergstraße.

Zurück zur Trassenwanderung 1990: Auch in Weibern schaute man sich um und entdeckte schnell das alte, steingemauerte Stationsgebäude Weibern Pbf. Stephan Pauly hält gerade darauf zu (Abb. 10, Volkhard Stern). Das heute als Steinmetzbahnhof bekannte Gebäude beherbergt seit einigen Jahren das Weiberer Tuffsteinmuseum und erinnert so an die große Vergangenheit der Gemeinde als Steinmetzdorf.

Die gleiche Ansicht im Jahr 1967, noch mit in Betrieb befindlicher Strecke, gibt Abb. 11 wieder (Heinz Meyer, Sammlung Wolfgang Reimann).



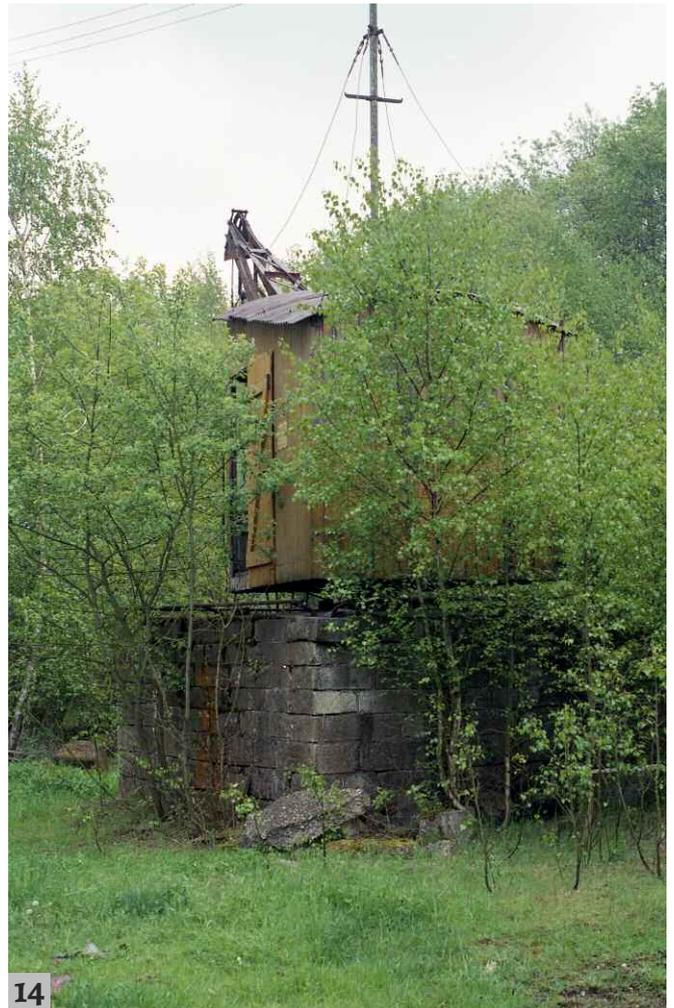


13

Der meterspurige Schienenstrang führte mitten durch den Ort. Auf der Trasse verläuft heute die Tuffsteinstraße und erschließt zahlreiche Neubauten.

Auf Bild 12 (Gerhard Herfeldt) passiert der 1971er Sonderzug gerade das alte Steinsägewerk im Bereich des heutigen Gewerbegebiets in Weibern und nähert sich dem Güterbahnhof. Man beachte den rostigen Höhenanzeiger am linken Bildrand sowie das völlig verschlammte Gleis.

Für die Anreise zur Wanderung nutzte die IBS einen planmäßigen Linienbus der BEG bis Weibern Gbf (Abb. 13, Volkhard Stern).



14

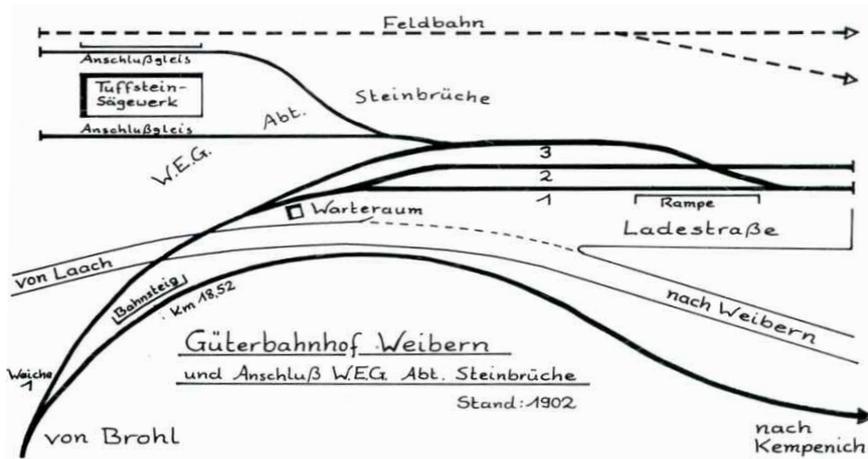


15



16

Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs konnte die Expedition 1990 noch Reste der Baulichkeiten und alter Kräne entdecken (Abb. 14 und 15, Volkhard Stern), denn hier wurden einst Tuffsteine auf die BEG verladen. Nach kurzer Zeit traf man auch auf den früheren Abzweig vom Streckengleis in Richtung Engeln zum Gbf Weibern. Die Skizze von Hans-Joachim Jakobowski, verdeutlicht anschaulich die damalige Situation, die heute durch den großzügigen Bau der Bundesstraße B 412 verändert ist.



Passend dazu zeigen die Bilder 16 vom Oktober 1967 (Heinz Meyer, Sammlung Wolfgang Reimann) und 17 vom Juni 1971 (Gerhard Herfeldt) die Einfahrt in den Güterbahnhof. Sogar der alte Warterraum (das Wellblech-Büdchen) war seinerzeit noch vorhanden. Von dieser Stelle aus konnte man den Bahnhof Engeln in 1,5 km Entfernung bereits sehen. Ab Engeln kennen wir die Trasse unserer Brohltalbahn bis in die Gegenwart.

Volkhard Stern



17



Stationen & Ausflüge – Teil 5: Schweppenburg-Heilbrunnen

▲ Der Haltepunkt „Schweppenburg-Heilbrunnen“ empfängt den Reisenden mit einem gemauerten Bruchsteinwartegehäuschen.

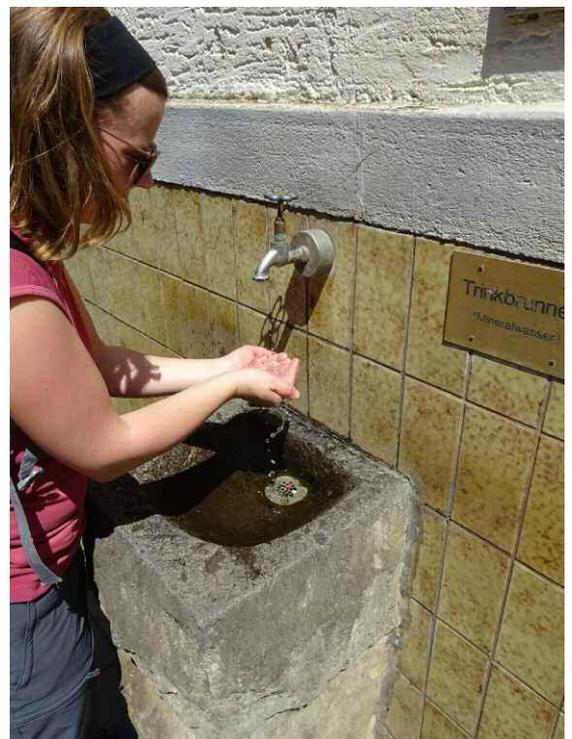
Foto: Michael Hergarten

Unser kleiner Haltepunkt „Schweppenburg-Heilbrunnen“ ist in vielerlei Hinsicht etwas Besonderes: Idyllisch im unteren Brohltal gelegen, trägt er den längsten Namen all unserer Stationen. Die Namensbestandteile deuten auch zugleich auf zwei das Umfeld prägende Gebäude hin. Und doch nehmen die wenigsten Fahrgäste von diesem Haltepunkt Notiz. Als Bedarfshalt hält der „VulkanExpress“ schließlich nur, wenn tatsächlich jemand ein- oder aussteigen möchte.

Nutzen wir heute also die Gelegenheit und geben dem Zugpersonal schon vor der Abfahrt in Brohl unseren Ausstiegswunsch an der Schweppenburg bekannt! Für nur 2,00€ genießen wir nun eine zehnmündige Fahrt durch das untere Brohltal, welches sich hier noch tief eingeschnitten mit zahl-

reichen engen Bögen zeigt. Auf der langen Geraden vor dem Haltepunkt sehen wir schon vom Zug aus die am westlichen Hang thronende Schweppenburg, doch dazu später mehr. Auf einer Fachwerkbücke überquert der Zug den Brohlbach, dann sind wir da – Ausstieg in Fahrtrichtung links.

Ein gemauertes Wartegehäuschen mit Sitzgelegenheit empfängt den Reisenden hier mitten in der Natur. Das Gemäuer geht nahtlos über in eine Art Toreinfahrt zum Tönissteiner Mineralbrunnen. Zwei große Steinkugeln rahmen die Zufahrtsstraße zum Brunnen ein, der Name der Quelle ist groß angeschrieben. Folgen wir dieser Straße doch zunächst aufwärts. Schon bald stehen wir vor den Werksanlagen der über 2000 Jahre alten Römerquelle, deren Quellfassungen bis ins Jahr 48 v. Chr. nach-



▲ Das Tönissteiner Mineralwasser kann direkt an der Fassade des Brunnens kostenlos probiert werden.

Foto: Michael Hergarten

weisbar sind. Riesige Stapel von Leergut lassen erahnen, welche Mengen an Mineralwasser hier täglich abgefüllt werden. Wer das Wasser z. B. als durstiger Wanderer einmal probieren will, kann dies hier sogar kostenlos tun: An der rechten Fassade der Werksanlagen befindet sich ein Wasserhahn, über den Sie in begrenzter Menge den begehrten Sprudel probieren können! Frisch gestärkt können wir von hier aus z. B. auf dem neuen Katharinaweg über die Hohe Buche oder über die Reutersley zurück nach Brohl wandern. (Siehe S.14/15).

Das Wandersymbol mit dem Aalschöcker „Katharina“ begleitet uns auch auf dem Weg zurück zum Haltepunkt. Nun überqueren wir die Gleise und folgen den Markierungen über die Bundesstraße hinweg direkt zur Schweppen-



▲ Die Mosenmühle ist die letzte aktive Wassermühle des Brohltals. Ein Besuch lohnt sich!

Foto: Michael Hergarten



▲ Schon vom Zug aus entdeckt man die 1365 errichtete Schweppenburg, die zugleich Namensgeber für unsere Bahnstation ist.

Foto: Michael Hergarten

burg. Die um 1365 erbaute Burg erhielt während eines Umbaus im 17. Jahrhundert ihr heutiges Gesicht im Stile des Barocks. Leider müssen wir uns mit der Betrachtung der Anlage von außen begnügen. Die in Privatbesitz der Kölner Patrizier-Familie von Geyr befindliche Burg ist bewohnt und kann daher nicht besichtigt werden.

Ein paar Meter weiter führt uns der Katharinaweg zu einem Kleinod, ebenfalls in direkter Nähe zum Haltepunkt. Die Mosenmühle klappt hier wie eh und je am rauschenden Bach – sie ist die letzte aktive Wassermühle im Brohltal. Ursprünglich als Öl- und Getreidemühle erbaut, wurde die im 14. Jahrhundert erstmals erwähnte Anlage im 19. Jahrhundert auch als Mühle für das im unteren Brohltal häufig vorkommende Vulkangestein Trass genutzt. Noch heute wird die Mosenmühle intensiv als Getreidemühle betrieben. Das Wasser des Brohlbachs treibt dazu das aus dem Jahr 1912 stammende, etwa 7 Meter messende Wasserrad an, das die Kraft über Transmissionsriemen auf das Mahlwerk überträgt. Angeschlossen an die Mühle ist ein Mühlenladen in dem die hier gemahlene Produkte direkt beim Erzeuger erworben werden können. Besonderes Highlight: Im Frühjahr bieten wir jeweils die „Mühlensfahrt“ an, bei der Müllermeister Mosen unsere Gäste zu einem Frühstück direkt in der Mühle

einlädt und eine spannende Führung durch die Anlage anbietet. Wer die Fahrt verpasst, kann mit Herrn Mosen nach Voranmeldung sicherlich auch individuelle Führungen vereinbaren.

Kaum zu glauben, dass es an diesem kleinen Haltepunkt, irgendwo im Nirgendwo, tatsächlich so viel Spannendes zu entdecken gibt! Wer bis zur Rückfahrt noch Zeit übrig haben sollte, spaziert einfach über den „Quellenweg“ entlang des Tönissteiner Sprudels zum benachbarten Haltepunkt Bad Tönisstein (s. Ausgabe 2/2017) und kehrt dort im „Jägerheim“ oder im „Bierkeller“ ein.

Michael Hergarten

Weitere Infos im Netz:

www.vulkan-express.de/schweppenburg
www.toenissteiner.de
www.mosenmuehle.de

Unterwegs auf dem Katharinaweg

Seit Anfang 2018 erschließen zwei hervorragend beschilberte Wanderwege das Gebiet zwischen Brohl und der Schweppenburg; der Katharinaweg und die Himmelsleiter. An dieser Stelle wollen wir einen Blick auf den Katharinaweg werfen.

Die Wege wurden durch den Brohler Kalterverein, der u. a. auch den historischen Aalschokker in den Rheinanlagen aufgestellt hat, ausgearbeitet. Übersichtliche Infotafeln am Bahnhof Brohl und in den Rheinanlagen erläutern den Wegeverlauf, der unterwegs mittels kleiner Aalschokker-Wegweiser perfekt ausgschildert ist.

Wenn Sie mit dem „Vulkan-Express“ am Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen angekommen sind, haben Sie die Qual der Wahl. Eine Option ist die östliche Variante des Weges, die Sie entlang des Tönissteiner Sprudels, dem Pönterbach talaufwärts folgend in Richtung Geishügelhof bringt. Von dort geht es gen Norden über den ehemaligen Römersteinbruch an der Hohen Buche bis zum Aussichtspunkt oberhalb unseres Lokschuppens. Für den etwa 7 km langen Weg sollten Sie 2 bis 2,5 Stunden einplanen.



▲ Perfekt beschilbert, ist ein Verlaufen auf dem Katharinaweg fast ausgeschlossen.
Foto: Michael Hergarten



▲ Am Leitenkopf genießt man von einer Entspannungsliege die Aussicht ins Brohltal oder bis zum Siebengebirge.
Fotos: Michael Hergarten



▲ Für die Strapazen des Aufstiegs auf dem Katharinaweg nach Niederlützingen wird der Wanderer mit einem kühlen Getränk belohnt.

Die andere Variante führt Sie vom Haltepunkt entlang der Schweppenburg und der Mosenmühle zunächst steil bergan bis nach Niederlützingen. Hier wartet mit dem Gasthaus Lucencia eine willkommene Erfrischungsmöglichkeit auf Sie. Frisch gestärkt wandern Sie weiter zum ehemaligen Lavagrube am Leitenkopf. Sie laufen teilweise direkt am Grubenrand entlang, bevor Sie von einer Entspannungsliege aus tolle Fernblicke bis ins Siebengebirge genießen können. Auch der kleine Bahnhofstempel an der Schweppenburg ist von hier aus sichtbar.

Über die Höhen wandern Sie entspannt weiter gen Norden, an einer kleinen Kapelle vorbei in den Wald auf dem Rheinecker Berg. Immer wieder tun sich schöne Ausblicke auf. Das Highlight ist dann der Aussichtspunkt auf der Reutersley: In Richtung Norden schweift der Blick an Burg Rheineck vorbei rheinabwärts. In Richtung Süden

liegt Ihnen das enge Rheintal mit Brohl-Lützing samt Hafen direkt zu Füßen. Nun geht es auf schmalen Pfaden steil bergab und schon bald stehen Sie in den Brohler Rheinanlagen, wo ein Biergarten zur entspannten Pause lockt. Entlang des Rheins und des Brohlabaches sind es nun nur noch wenige Meter zurück zum Bahnhof Brohl. Für die 8,6 km lange Tour sind 2:40 Std. eine realistische Gehzeit.

Toll, dass nach den Neuplanungen der Eifelleiter an den Bahnhöfen Niederzissen und Engeln sowie dem Vulkan- und Panoramaweg in Burgbrohl auch zwischen Brohl und der Schweppenburg zwei attraktive Routen hinzugekommen sind. Der direkte Weg von der Schweppenburg nach Brohl über den Kurfürstenweg ist nach dem Wegfall des Rhein-Rareifelwegs (vgl. Ausgabe 1/2018) übrigens weiterhin als Quellenweg markiert!

Michael Hergarten



▲ Das Highlight kommt zum Schluss: Von der Reutersley schweift der Blick über Brohl und das Rheintal.

Foto: Michael Hergarten

218 396 erscheint als HO-Modell | Kurioses in 1929

Freunde der Brohltalbahn im Modell dürfen sich nach den bereits realisierten Normalspur-Modellen der V 60 (Roco) und V 200 (Roco und Esu) nun über ein weiteres Modell unserer Diesellokflotte freuen: Der Düsseldorfer Modellbahnhändler „Menzels Lokschuppen“ legt in Kooperation mit dem Hersteller Roco ein limitiertes Modell unserer neuen Starlok 218 396 in Spur HO auf. Das Modell ist aktuell vorbestellbar und wird in verschiedenen Varianten in KW 14 / 2019 erscheinen. Folgende Varianten sind geplant:

1.) Gleichstrom (73870): Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf vier Achsen, zwei Haftreifen. PluX16-Digitalschnittstelle. Kupplungsaufnahme nach NEM 362. Dreilicht-Spitzensignal weiß/rot (LED) mit der Fahrtrichtung wechselnd. Preis: ca. 171 €.

2.) Gleichstrom DCC Digital mit Sound (73871): Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf vier Achsen, zwei Haftreifen. PluX16-Digitalschnittstelle. Kupplungsaufnahme nach NEM 362. Dreilicht-Spitzensignal weiß/rot (LED) mit der Fahrtrichtung wechselnd. Mit digital schaltbaren Soundfunktionen. Preis: ca. 252 €.

3.) Wechselstrom Digital mit Sound (79871): Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf drei Achsen, vier Haftreifen. PluX16-Digitalschnittstelle. Kupplungsaufnahme nach NEM 362. Dreilicht-Spitzensignal weiß/rot (LED) mit der Fahrtrichtung wechselnd. AC Modell mit digital schaltbaren Soundfunktionen. Preis: ca. 252 €.

Selbstverständlich werden wir wieder einige Modelle bestellen und unseren Mitgliedern, Freunden und nicht zuletzt unseren Fahrgästen zum Kauf anbieten. Wenn Sie Interesse an einem Modell haben, übermitteln Sie uns bitte bis zum 10. Oktober 2018 Ihre Bestellung unter Angabe der gewünschten Version und Ihrer vollständigen Kontaktdaten per E-Mail an: buer0@brohltalbahn.de. Sie erhalten von uns dann einen individualisierten Rabatt-Code, mit dem Sie Ihre Lok vergünstigt über die Internetseite von Menzels Lokschuppen online bestellen können. Die genannten Preise beinhalten einen Rabatt von ca. 10 % und gelten nur bei Teilnahme an unserer Sammelbestellung. Nähere Informationen zu den Modellvarianten finden Sie im Internet unter: www.menzels-lokschuppen.de.

Michael Hergarten

Eine Kuriosität aus dem Jahr 1929 birgt das BEG-Archiv in der Akte II-1-3. Akribisch vermerkt sind dort die Pachteinahmen für Obstbäume auf Parzellen der BEG. Stolze 13,05 Mark nahm die BEG seinerzeit aus dieser Quelle ein, darunter ein beachtlicher Anteil durch den seit 1922 amtierenden Direktor des Unternehmens, Hermann Hartmann.

Volkhard Stern

Name	Wohnort	Pachtbetrag Mk / Pf
Herrmann		
Schwarz II	Brohl	
Wissen	"	0.50
Direkt. Hartmann	"	0.50
"	"	0.60
"	"	1.25
"	"	1.50
Sandmeyer	"	0.15
Direkt. Hartmann	"	0.50
Gappe	"	0.50
Darscheid	Burgbrühl	0.50
"	"	0.50
"	"	0.50
Direkt. Hartmann	Brohl	0.50
Darscheid	Burgbrühl	0.50
Helmausen	Biederzissen	0.45
Direkt. Hartmann	Brohl	0.50
"	"	0.50
"	"	0.50
"	"	0.50
"	"	0.50
Schneider	Brohl	0.50
Stange	"	0.50
Direkt. Hartmann	"	1.00
"	"	0.50
Gronas	"	1.00

Wunschzettel schreiben und gewinnen!

Für kurz vor Weihnachten planen wir aktuell das Erscheinen der vierten Ausgabe dieser Zeitschrift. Wir möchten darin Ihre Wünsche und Visionen zur Brohltalbahn einmal zusammentragen und sammeln daher bis zum 15. November 2018 Ihren Wunschzettel zum Thema:

„Meine Brohltalbahn-Wünsche und Visionen für das Jahr 2030.“

Schreiben Sie uns, was Sie rund um die Brohltalbahn bewegt, wie Sie sich die Brohltalbahn im Jahr 2030 vorstellen! Welche Projekte würden Sie als erstes an-

gehen? Was ist Ihnen wichtig? Ob Sie kurzfristig umsetzbare Ideen aufschreiben oder ein visionäres Langfristziel ist Ihrer Fantasie überlassen. Notieren Sie Ihre drei größten Wünsche in wenigen Stichworten und senden Sie diese per Email an presse@brohltalbahn.de. Unter allen Einsendern verlosen wir drei originale Kaffeebecher mit 11sm-Motiv!

Die Wunschzettel werden in der nächsten Ausgabe mit Namen und Wohnort veröffentlicht.

Michael Hergarten



I Wagen 25 mit neuer Beschriftung

Was lange währt, wird endlich gut – mit Wagen 25 ist nun der erste Personenwagen mit einer neuen seitlichen Werbebeschriftung versehen worden. Das Thema „Beklebung der Personenwagen“ war in den Sitzungen des Vorstandes schon fast so etwas wie ein „Running Gag“. Gefühlt über mehrere Jahre wurde das Thema von Sitzung zu Sitzung geschleppt, ohne dass ein wirklicher Fortschritt erkennbar war.

Zunächst wurde festgestellt, dass die ursprünglich in den 1990er Jahren auf die Frauenfeld-Wil-Wagen aufgebrachten Beschriftungen in Großbuchstaben insbesondere bei schräger Betrachtung oder auf Fotos nur schlecht lesbar waren. Nach Neulackierungen sind diese Schriftzüge in der Zwischenzeit zudem von den meisten Wagen verschwunden. Also wurden Vorschläge und Entwürfe für neue Anschriften diskutiert, verworfen, überarbeitet und schließlich beschlossen: Umgesetzt werden nun eine modernere Variante auf den rot/beigen Wagen und eine historischer anmutende Version auf den grünen Wagen.

Wagen 25 ist nach der erfolgten Hauptuntersuchung in unserer Werkstatt nun als erstes Fahrzeug mit der neuen Beschriftung im Brohltal unterwegs. Wie schon bei der ursprünglichen Version, werden die Fahrzeuge dabei stets wechselseitig mit

den Texten „Brohltalbahn“ bzw. „Vulkan-Express“ versehen, so dass im Zugverband beide Namen auf beiden Seiten des Zuges zu sehen sind. Zusätzlich sind die Wagennummern in großer Schrift auf die Stirnseiten der Fahrzeuge aufgebracht worden um den Fahrgästen das Aufsuchen ihrer reservierten Plätze zu erleichtern.

Michael Hergarten



▲ Wagen 25 präsentiert sich am 28. August 2018 als erstes neu beklebtes Fahrzeug vor dem Brohler Lokschuppen. Nach und nach werden nun alle Personenwagen entsprechend beklebt.

Foto: Volkhard Stern

I Über 2 Millionen Fahrgäste im „Vulkan-Express“!

Manche Jubiläen hat man frühzeitig im Auge, verpasst dann aber doch im Eifer des Gefechts den richtigen Zeitpunkt. So in diesem Fall geschehen: Nach dem großen Bahnfest zum 40. Jubiläum im letzten August wurde es leider versäumt, die Fahrgastzahlen genau zu überwachen. Somit fiel erst mit der detaillierten Auswertung der Jahresstatistik die Beförderung des Zweimillionsten Fahrgastes im „Vulkan-Express“ ins Auge.

Unsere seit dem Start des „Vulkan-Express“ 1977 akribisch geführte Statistik weist zum Ende des Jubiläumjahres 2017 am 31. Dezember 2017 genau 2.015.095 Fahrgäste in den letzten 40 Betriebsjahren aus! Zurückgerechnet auf den Zweimillionsten muss unser unbekannter Ehrengast am Tag der

Deutschen Einheit, dem 03. Oktober 2017 mit uns zwischen Engeln und Brohl unterwegs gewesen sein. Zugführer Thomas Bickenbach war sich beim Ausfüllen des Fahrtberichts von Zug 2, Abfahrt um 11:30 Uhr ab Engeln, dem runden Jubiläum wohl ebenso wenig bewusst, wie der Ehrengast selbst...

Zwar ist es schade, den Fahrgast „Nr. 2 Millionen“ nicht kennengelernt zu haben. Allein die Tatsache, diese stolze Zahl an Gästen in den vergangenen 40 Jahren durch das Brohltal befördert zu haben, ist aber auch heute noch eine Erwähnung wert!

Michael Haubner

I Vereinsausflug nach Südtirol: Es sind noch Betten frei!

Für unseren Vereinsausflug nach Südtirol vom 19.-24. Oktober sind noch einige wenige Restplätze verfügbar. Wer also noch mitkommen möchte, sich bislang aber noch nicht entscheiden konnte, hat jetzt auch nach dem offiziellen Anmeldeschluss nochmal die Gelegenheit dazu. Nutzen Sie die Möglichkeit, mit netten Kollegen eine Reise zu spannenden Schmalspur-

bahnen zu unternehmen. Übrigens: Wenn die Anreise über Nacht für Sie z. B. aufgrund Ihres Wohnortes ungünstig ist, ist auch eine individuelle An- und Abreise möglich. Melden Sie sich bei Interesse gerne bei mir per E-Mail unter presse@brohltalbahn.de.

Michael Hergarten

Letzte Fahrt des Koblenzer Oldie-Busses



▲ Im Rahmen eines Betriebsausfluges konnte der Koblenzer Oldiebus am 07. Juni 2018 vorerst letztmalig gemeinsam mit dem „Vulkan-Express“ in Engeln abgelichtet werden. Die Fahrt führte an diesem Tag von Engeln über Maria Laach nach Mendig und später zum Abendessen nach Andernach.

Foto: Michael Haubner

Der Oldie-Bus der Koblenzer EVM ist ein Stück Verkehrsgeschichte. 1970 gebaut, ist der ursprünglich im Linienverkehr eingesetzte Wagen inzwischen fast

50 Jahre alt – genau das ist nun aber sein Problem. Da eine erneute Restaurierung unwirtschaftlich sei, hat die EVM den Wagen vorerst abgestellt.

Der Bus war in den letzten Jahrzehnten als beliebter Partywagen für Anlässe aller Art in Koblenz und Umgebung unterwegs. Ausgestattet mit einer Zapf- und einer Musikanlage, konnten 35 Fahrgäste bequem Platz finden und das Reiseerlebnis auf Kunstlederbänken der 1970er Jahre genießen. Doch damit ist es vorerst vorbei: Seit dem Frühsommer hat die EVM das Fahrzeug außer Betrieb genommen, eine Anmietung ist aktuell nicht mehr möglich.

Rund 40.000 € soll die Aufarbeitung des Busses kosten. Der Motor ist undicht und es gibt Probleme mit der Luftfederung. Der EVM ist der Aufwand für die Restaurierung leider zu hoch, gleichwohl hat sie ein großes Interesse am Erhalt des Fahrzeugs. So hofft man darauf, dass sich ein Förderverein dem einmaligen Fahrzeug annimmt. Wer Interesse hat, einen möglichen Förderverein zum Erhalt des Oldie-Busses zu unterstützen, kann sich per E-Mail an oldiebus@gmx.net wenden.

Michael Haubner

Eröffnung der „Nacht der Vulkane“ am Bahnhof Engeln

Am 21. Juli 2018 begann die diesjährige Eventwoche „Nacht der Vulkane“, die seit mehreren Jahren mit großem Erfolg in der Vulkanregion Laacher See gefeiert wird. Die Eröffnung der Veranstaltung fand in diesem Jahr an unserem Bahnhof Engeln statt.

Zu diesem Zweck überführte Zug 11 bereits am frühen Morgen den Salonwagen VB 50 und den offenen Sommerwagen 458 von Brohl nach Engeln. Dort wurden die Wagen zunächst während des Dampfbetriebstags abgestellt und am Nachmittag vom Personal des Zuges 14 vor dem Bahnhofsgelände in Position gebracht und gesichert abgestellt.

Der Salonwagen diente am Abend dem Empfang der Ehrengäste. Auf dem eine Wagenlänge entfernten stehenden Cabriowagen hat sich das Chaosorchester aus Weibern eingerichtet und die anwesenden Gäste von dieser außergewöhnlichen Bühne bestens unterhalten.

Michael Haubner



▲ Zur Eröffnung der „Nacht der Vulkane“ spielte das Chaosorchester Weibern am 21. Juli 2018 auf dem offenen Sommerwagen 458. Foto: Michael Haubner



Blick über den Zaun: Im Schmalspur-Liegewagen durch Russlands Wälder

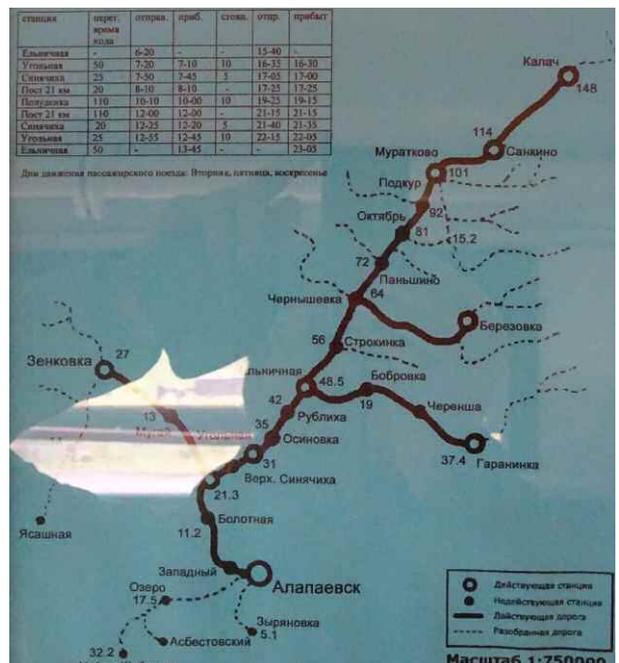
▲ Lok Nr. 9 der Mansfelder Bergwerksbahn ist heute an bestimmten Sonntagen auf der Kindereisenbahn von Jekaterinburg im Einsatz.

Die Faszination für Schmalspurbahnen dürfte uns allen gemeinsam sein. Fällt diese Faszination zusammen mit der Möglichkeit, über Nacht im Liegen zu reisen, übt diese Mischung – zumindest auf mich – einen ganz besonderen Reiz aus. So auch in diesem Falle: Während das Reisen im Schlafwagen z. B. auf den vietnamesischen Meterspurbahnen oder auch an der australischen Ostküste Gang und Gäbe ist, ist die Fahrt mit einem Liegewagen auf der 750 mm Spur einer russischen Waldbahn absolut außergewöhnlich!

Die Idee zum Besuch der Алапаевская узкоколейная железная дорога (Алапайевскер Schmalspurbahn) entstand auf Anregung der IBS-Mitglieder Karl Landskröner und Jürgen Spor-

beck, die diese (und viele andere) russische Schmalspurbahnen bereits besucht hatten. Mit mehreren Freunden und Bekannten beschloss ich, mich der für Juni 2018 angesetzten Tour anzuschließen und so einen einmaligen Schmalspur-Ausflug zu erleben.

Per Bahn ging es sodann am 09. Juni 2018 nach Berlin um von dort mit dem Talgo-Nachtzug EN 441 („стриж“ = Mauersegler) nach Moskau aufzubrechen. Durch die automatische Umspurung auf die russische Spurweite von 1520 mm an der polnisch/weißrussischen Grenze konnte die Reisezeit mit dem Einsatz der Talgo-Züge gegenüber herkömmlichen Wagen um fünf Stunden reduziert werden. Ab Moskau ging es dann nochmal



▲ In einem der Waggons konnte diese Streckenkarte samt (nicht mehr ganz aktuellem) Fahrplan entdeckt werden. Befahren wurde im Juni 2018 die Strecke von Alapajevsk (unten) bis nach Kalatsch im Nordosten der Karte.



▲ Vor dem Depot in Alapajevsk wird gegen 19 Uhr der Nachtzug nach Sankino vorbereitet. Hinter der Diesellok vom Typ TU7A sind zwei der Neubau-Liegewagen sowie ein Sitzwagen erkennbar. Der Schriftzug an der Halle bedeutet übersetzt „Ruhm der Arbeit“.



▲ Entlang ausgedehnter Seen führt die Fahrt im Abendlicht gen Norden. Die Geschwindigkeit von selten mehr als 30 km/h ermöglicht problemlos einen Blick aus der geöffneten Tür.

für rund 30 Stunden auf die erste Etappe der Transsibirischen Eisenbahn. Nach der Durchquerung des Urals war nicht nur geographisch Asien, sondern auch bald Jekaterinburg erreicht, Ausgangspunkt für unsere Reise zu den Schmalspurbahnen.

Bevor wir zum eigentlichen Ziel, der Waldbahn von Alapajevsk fahren, besuchten wir in der unmittelbar vor der Eröffnung der Fußball-WM stehenden Stadt Jekaterinburg die dortige Parkbahn. Wie in vielen russischen Städten üblich, wird auch hier eine 750 mm spu-

rige „Kindereisenbahn“ vorgehalten, auf der fast täglich ein reger Fahrbetrieb mit mehreren Lokomotiven herrscht. Im Gegensatz zu den bei uns üblichen Parkbahnen, werden die Kindereisenbahnen allerdings von der Staatsbahn РЖД (RŽD) intensiv zur Nachwuchsförderung und Ausbildung genutzt: Die Ausstattung mit modernster Technik und beeindruckenden Schulungsräumen mit Fahr- und Stellwerkssimulatoren macht deutlich, welchen Stellenwert die Ausbildung junger Eisenbahner hier genießt. Der Bahnhof ist folglich voll besetzt: Ob Fahrkartenausgabe, Bahnsteigaufsicht oder Anszagezentrum, hier durchläuft der Nachwuchs alle Stationen auf dem Weg zu einem echten Eisenbahner! Wir kamen in den Genuss einer kleinen Führung durch die Anlage und durften schließlich sogar eine Teilstrecke auf der Diesellok mitfahren. Eine Besonderheit dieser Bahn ist die an vielen Sonntagen eingesetzte Dampflokomotive Nr. 9, die 2014 von der Mansfelder Bergwerksbahn hierher verkauft wurde.

Per электрїчка (Elektritschka, umgangssprachlich für meist elektrische Nahverkehrszüge) reisen wir schließlich über Jegorschino in die rund 38.000 Einwohner zählende Kreisstadt Alapajevsk. Die Stadt ist Ausgangspunkt des heute größten 750mm-Netzes in Russland. Das einstmals rund 600 km messende, weitverzweigte Schienennetz wurde insbesondere für den Güterverkehr in die Wälder nördlich der Stadt gebaut. Haupttransportgut war und ist Holz. Neben dem Güterverkehr gibt es auf dem größten Teil des verbliebenen Streckennetzes (ca. 150 km) auch noch Personenverkehr. Viermal pro Woche bricht um 19:30 Uhr der planmäßige Nachtzug von Alapajevsk aus in das rund 114 km entfernte Sankino auf. Dort trifft der aus einer Diesellok der Reihe TU7A, zwei Neubau-Liegewagen (alle Maschinenfabrik Kambarka), einem Sitz- und einem Gepäckwagen bestehende Zug um 01:00 Uhr nachts ein. Nachdem die Fahrgäste ausgestiegen

und das Expressgut sowie die Versorgungsgüter für das Dorf entladen sind, wendet der gesamte Zug über ein Gleisdreieck. Dies alles dauert kaum 10 Minuten, so dass der Zug um 01:10 Uhr bereits die Rückfahrt antritt um am nächsten Morgen um 06:44 Uhr zurück in Alapajevsk zu sein. In Sankino besteht zu dieser nachtschlafenden Zeit zudem Anschluss von und zu einem Zug mit einem Sitzwagen (!), der die restlichen 34 km bis zum heutigen Streckenende in Kalatsch (Ankunft 03:10 Uhr) anbindet. Zwischen Sinjatschicha und Strokinka verkehren zusätzlich drei Zugpaare an unterschiedlichen Werktagen. Auf den ersten knapp 30 km ab Alapajevsk gibt es zudem jeden Samstag ein touristisches Zugpaar bis Sinjatschicha, wo aber leider nur 10 Minuten Aufenthalt vorgesehen sind.

Für unseren Besuch bei der Bahn haben wir im Vorfeld ein Programm vereinbart, welches uns möglichst umfangreiche Eindrücke vermitteln sollte. Da wir auch fotografierende Mitfahrer dabei hatten, sollten z. B. einzelne, planmäßig nur bei Nacht befahrene Abschnitte per Sonderzug auch bei Tage bereist werden. Auch war geplant, mit sog. Pionierkas, kleinen selbstgebaute Motordraisinen, auch eine nicht mehr befahrene Zweigstrecke zu befahren – leider ist dies gescheitert, aber aus einem durchaus hoffnungsvollen Grund: Die Strecke wurde gerade für die Wiederaufnahme des Zugverkehrs saniert.

Der erste Teil der Reise führte uns in einem eigens angemieteten Liegewagen älterer Bauart, stammend aus dem ehemaligen Schmalspurwagen-Programm der Maschinenfabrik Demichowo, bis nach Sankino. Hierzu wurde der mit einem



▲ Blick in unseren Liegewagen älteren Datums: 16 Liegeplätze sind in Fahrtrichtung angelegt, jeweils mit oberer und unterer Liege. In den Neubau-Wagen sind die oberen Liegen hochklappbar, aus den unteren entstehen durch Umklappen Sitze und ein Tisch.



▲ Ankunft gegen 01:00 Uhr in Sankino: Nur die dichten Wolken verdunkeln die Nacht, richtig finster wird es dennoch nicht. Bevor der Zug wendet, werden Waren für das Dorf ausgeladen. Die Fahrgäste für die Rückfahrt warten bereits auf den Einstieg.

Holzofen beheizbare Waggon an den planmäßigen Nachtzug angehängt. Hintergrund der Aktion: In Sankino gibt es kaum Übernachtungsmöglichkeiten, so dass wir den Wagen vor Ort als Unterkunft nutzen und ausschlafen konnten. Die rund 6-stündige Fahrt führte zunächst entlang idyllischer Seen durch einsame Weiten. Je weiter nach Norden man kommt, desto häufiger ist die Landschaft durch Sumpfbereiche und Wälder geprägt.

Für den nächsten Tag hatten wir eine Sonderfahrt mit der Originalgarnitur des „Kalatsch-Pendelzuges“, bestehend aus einer Diesellok (TU4, gebaut von der udmurtischen Schmalspurlokomotivfabrik ‚Kambarka‘) und einem Sitzwagen bestellt. Mit diesem Zug haben wir bei Tageslicht die Strecke bis zum Endpunkt in Kalatsch bereist. Da keine weiteren fahrplanmäßigen Züge unterwegs waren, konnten wir die Gestaltung des Tages recht frei angehen, so dass für die Fotografen zahlreiche Foto-



▲ Weiterfahrt am nächsten Vormittag: Mit einem von einer TU4 geführten Sonderzug fahren wir durch sumpfige Waldgebiete bis zum Streckenende in Kalatsch.



▲ Die Endstation Kalatsch ist heute ein Schatten ihrer selbst. Nur noch 10 Einwohner sorgen hin und wieder für ein bescheidenes Fahrgastaufkommen. Die Szenerie könnte die Endzeitstimmung nicht besser beschreiben.

stopps möglich wurden. Unterwegs passierte der Zug immer wieder kleinere Flussläufe auf meist hölzernen Brücken sowie Holzverladestellen. Am Endpunkt Kalatsch hat es in der Vergangenheit sogar ein größeres Lokomotivdepot und mehrere Hundert

Einwohner gegeben. Heute leben in dem nur per Schiene erreichbaren Ort kaum mehr als 10 Personen, die zwar an die Stromversorgung angeschlossen sind, sich ihr Trinkwasser aber in der Dorfmitte an einem Ziehbrunnen holen müssen. Der russische Staat strebt eine

Absiedlung derart kleiner Ortschaften an um den enormen Aufwand zu deren Erschließung einsparen zu können. Die Schließung dieses Streckenabschnitts oder zumindest die Einstellung des Personenverkehrs ist daher nur noch eine Frage der Zeit.

Nach der Rückkehr nach Sankino blieb genug Zeit, um mit dem Sonderzug noch ein Stück in Richtung Alapajevsk bis nach Muratkovo weiterzufahren. Hier entstanden u. a. noch tolle Aufnahmen des kleinen Zuges auf einer großen Flussbrücke. In Muratkovo findet man, wie in fast jedem Ort an der Strecke, zahlreiche hölzerne Baracken direkt am Gleis. Die Einwohner nutzen diese zum Unterstellen ihrer privaten Pionierkas, mit denen sie den dünnen Zugfahrplan nach individuellem Bedarf verdichten.

Zurück in Sankino konnte der Abend ausklingen. Mittels Heißwasser, welches bei der Bediensteten im besetzten (!) Bahnhofsgebäude erhältlich war, wurden Tees und die für tagelange Bahnreisen in Russland so typischen Instant-Gerichte zubereitet. Auch wurde hier nun auch dem letzten Mitreisenden klar, warum wir zur Übernachtung keinen der Neubau-Liegewagen bekommen konnten: Zwar haben diese eine Vakuum-Toilette und eine perfekt von Sitzen zu Liegen umbaubare Einrichtung, aber eben auch eine elektrische Heizung. Ohne Lokomotive also im Stillstand keine Heizung. Unser älteres Modell konnte nun seine Stärken durch das Anheizen des Holzofens voll ausspielen. Übrigens: Der Waggon wurde von den Eisenbahnern völlig ungebremst und lediglich „optisch“ mit einem Blech-Hemmschuh gesichert, abgestellt. Den einen oder anderen Teilnehmer beschlich daraufhin durchaus ein etwas mulmiges Gefühl, hätte die abends am Bahnhof versammelte Dorfjugend den Waggon doch mühelos mit kräftigem Anschieben auf die Reise schicken können... Eine Sorge, die sich als völlig unbegründet herausstellen sollte, waren die jungen Leute doch vielmehr davon fasziniert, dass sich deut-

sche Reisende ausgerechnet in ihr entlegenes Dörfchen verirrt.

Gegen 01:00 Uhr nachts traf wiederum der Nachtzug aus Alapajevsk ein. Wie am Vorabend wurde eifrig Ware entladen, Wochenendpendler wurden von ihren Familien empfangen und ein bis zwei Reisende stiegen in den Sitzwagen nach Kalatsch um. Dann wurde unser Waggon wieder angekoppelt und rumpelte gemeinsam mit dem Planzug durch die Nacht um am frühen Morgen in Alapajevsk einzutreffen.

Dort lohnt sich auf dem Gelände des Bahnbetriebswerks in jedem Fall auch ein Besuch in dem ansprechend gestalteten Museum zur Geschichte der kleinen Bahn! Auch hier hat man erkannt, dass im Tourismus die wahrscheinlich einzige Zukunft der Schmalspurbahn liegen wird. So bleibt zu hoffen, dass immerhin ein Teil der heute noch 150 km langen Strecke langfristig erhalten werden kann.

Wer sich für eine ähnliche Tour nach Russland interessiert, helfen die im Kasten unten rechts angegebenen Links sicherlich weiter.

Text & Fotos: Michael Hergarten

► *Geduldig macht unser Lokführer alle Wünsche der Fotografen möglich und beobachtet gerade, wie sich die Teilnehmer auf einem großen Holzstapel positionieren.*

▼ *Leider nur als Schnappschuss erwischt: Zwei Dorfbewohner brechen im strömenden Regen mit ihrer Pionierka in Richtung des Nachbarorts auf.*



▲ *Unser Sonderzug überquert einen Fluss südlich von Muratkovo. Die Brücke ist erst kürzlich mit Mitteln des Kreises saniert worden.*



Hilfreiche Links:

- 1.) Planung der An- und Abreise (englisch):
www.seat61.com/Russia.htm
- 2.) Buchung der passenden Fahrkarten (DB-Agentur):
www.globrailer.de
- 3.) Infos zur Waldbahn (russisch):
http://infojd.ru/16/aujd_shema01.html
- 4.) Wikipedia (russisch):
https://ru.wikipedia.org/wiki/Алапаевская_узкоколейная_железная_дорога

Werkstattnotizen

Was gibt es Neues in der Brohler Werkstatt? In den vergangenen Monaten sind wieder Arbeiten an etlichen Fahrzeugen durchgeführt worden.

Wagen 25:

Der Wagen 25 wurde nach erfolgreicher Hauptuntersuchung Mitte Juli wieder dem Betrieb übergeben und wurde direkt am folgenden Dampfwochenende und den Frühstücksfahrten eingesetzt. Als erster Wagen trägt er die neuen Beschriftungen mit „Vulkan-Express“ und „Brohltalbahn“ (vgl. S. 17).

Wagen 458 („Cabrio-Wagen“):

Der Wagen 458 wurde in der Werkstatt hauptuntersucht. Die Drehgestelle und die Bremsanlage wurden demontiert, gereinigt und überprüft. Nach Wiedereinbau der Zug- und Stoßvorrichtung erfolgte der erste Einsatz am 15. September 2018.

Wagen 32:

Der Wagen 32 steht neben unserer Werkstatt und wird für die kommende Hauptuntersuchung mit umfangreichen Stahlbauarbeiten vorbereitet. Die Inneneinrichtung wurde mit Fotos und Zeichnungen für den späteren Wiedereinbau dokumentiert. Aktuelle Arbeiten: Ausbau der Inneneinrichtung und Einlagern in einen Container.

Wagen 117:

Der Wagen 117 hat im Frühjahr eine Spurkranzschmieranlage erhalten um den Verschleiß der Räder und Schienen zu reduzieren.

D1 + D2

Unsere Diesellok D2 hat im Frühjahr eine Druckluftversorgungsleitung erhalten um die Spurkranzschmieranlage am Wagen 117 betreiben zu können. Im Moment wird die Diesellok D1 auch entsprechend ausgerüstet.

Hydraulikaggregat + Mulcher

In der Werkstatt wird ein Hydraulikaggregat aufgebaut um unseren Mulcher der Firma Mulag betreiben zu können. In Zukunft ist es dann möglich, vom Gleis aus unsere Strecke freizuschneiden, sowie neben dem Schotterbett zu mulchen. Für das Hydraulikaggregat konnten wir Altteile aus unserem ehemaligen Seilbagger der Firma Sennebogen nutzen.

Um unsere Arbeiten weiterhin abwickeln zu können, brauchen wir Ihre Unterstützung vor Ort. Bei Interesse an der Mitarbeit in unserer Werkstatt, melden Sie sich gerne bei uns im Büro unter Telefon 02633-2104 oder in der Werkstatt.

Andreas Thiel

Standorte für Infovitrienen ausgewählt

In der letzten Ausgabe haben wir über die in Brohl eingetroffenen Infovitrienen für unsere Bahnhöfe berichtet. Während sich die Gestaltung der Hintergrundfolien noch in Arbeit befindet (das passiert halt alles ehrenamtlich nach der Arbeit...), steht nun fest, an welchen Stellen die Vitrienen genau aufgestellt werden sollen.

Am Freitag, dem 24. August 2018 machten sich Michael Haubner und Michael Hergarten auf den Weg um alle 12 Standorte zwischen den Rheinanlagen in Brohl und dem Endbahnhof Engeln im Detail zu besichtigen und festzulegen, wo die Schaukästen platziert werden sollen. Die Standorte wurden nun vereinbart, so dass die Aufstellung in den nächsten Wochen in Angriff genommen werden kann.

Michael Hergarten



▲ Michael Haubner prüft per Zollstock einen der potenziellen Standorte der Vitriene in Brenk. Die Entscheidung fiel an dieser Stelle gegen die Wand des Wartehäuschens...
Foto: Michael Hergarten

I Musikvideo-Dreh im „Vulkan-Expresß“

Immer mal wieder kommt unser „Vulkan-Expresß“ zu Musikerehren. Nachdem „Heavens a Beer“ dem kleinen Zug im vergangenen Jahr einen eigenen Titel widmeten, wurde in diesem Sommer ein Musikvideo im und um den Zug gedreht.

„Me, Setting Sails“ heißt die Band um den Komponisten und Sänger Florian Römer aus Mayen, dessen Songs sich nicht zum Reinhören eignen. Das ist Musik für Durchhörer - für Zuhörer. Songs mit organischem Flow, der beflügelt, aber nie abhebt. Hier gibt es keine Neuerfindungen, hier gibt es musikalische Bodenhaftung. Es gilt der alte Grundsatz, wann immer man einen Song auf der Akustikgitarre präsentieren kann, ist es ein guter Song. Und genau das ist bei allen Werken von „Me, Setting Sails“ der Fall. Dabei reicht die musikalische Spannweite der vier Freunde aus der Eifel vom leisen und berührenden Song bis zur treibenden, eher rockig anmutenden Nummer. Selbsteinschätzung: facettenreicher Akustik-Pop. Vergleiche mit anderen Musikern bleiben unkommentiert und dem Zuhörer überlassen.

Soweit die Selbstbeschreibung der 2011 gegründeten Band. Nach einigen Besetzungswechseln bestehen „Me, Setting Sails“ aus Oliver Sombrey am Schlagzeug, Benedict Römer am Bass, Sebastian Stein an der Gitarre und Florian Römer am Gesang und an der Gitarre. Die Band hat mit der EP "Sparks" (2012) und dem Album "Down Set Go" (2014) bereits zwei Werke veröffentlicht.

Für den Dreh der auf dem aktuell erschienenen Album „Dialogues“ enthaltenen Single „Told myself to go“ hat die Band neben dem Laacher See auch den „Vulkan-Expresß“ ausge-



▲ Das Filmteam bei der Arbeit am Bahnhof Engeln. Hier entstand die erste Szene der „Vulkan-Expresß“-Sequenz.
Foto: Christian Weiß

wählt. Die Story zeigt zwei vom Arbeitsleben gestresste Freunde auf einem entspannten Ausflug in die Natur. Mit dem „Vulkan-Expresß“ reisen die beiden zum Ausgangspunkt einer Wanderung durch Wald und Flur, die sie schließlich zu einem erfrischenden Bad im See mit abendlichem Picknick führt. Die dabei entstandenen Bilder, teils mit einer Drohne von oben aufgenommen, verkörpern letztlich genau das, was wir mit dem „Vulkan-Expresß“ bieten wollen: Zeit finden zur Entschleunigung, Zeit finden für einen entspannten Ausflug in die wunderschöne Vulkanregion Laacher See – Erholung pur.

Wer sich das Video einmal ansehen möchte, findet es auf unserer Facebook-Seite sowie bei youtube unter:
<https://www.youtube.com/watch?v=tDRwMMeLs-8>.

Michael Hergarten

(Teils nach Informationen der Band „Me, Setting Sails“)



◀ Eine Drohne ermöglichte Aufnahmen aus ungewöhnlicher Perspektive: Hier ist unser Zug auf der Steilstrecke kurz vor Oberzissen unterwegs. Im Hintergrund ist der Bausenberg zu sehen.

Foto: David Bouhs

Niedrigwasser behindert Schiffs-Kombiangebot



▲ So sieht der Umstieg von der MS Beethoven zum bereitstehenden „Vulkan-Expres“ normalerweise aus: Nach einem kurzen Fußweg zum Haltepunkt in den Rheinanlagen können die Gäste ihre Fahrt mit der Schmalspurbahn fortsetzen. Foto: Stefan Raab

In Ausgabe 1 / 2018 haben wir noch ausführlich über das winterliche Rheinhochwasser mit Überflutung der Hafenterrassen berichtet. Nun, im langen und sehr heißen Sommer 2018 wären wir für etwas höhere Rheinpegel sehr dankbar gewesen: Das anhaltende Niedrigwasser hatte leider weitreichende Folgen für unser beliebtes Schiffs-Kombiangebot.

Bereits ab dem 24. Juli musste die immer für dienstags eingeplante Schiffstour mit der „MS Beethoven“ von Bonn nach Brohl ausfallen. Ein zu geringer Wasserstand machte ein Anlaufen unseres Steigers in Brohl völlig unmöglich. Der hier sehr flache Uferbereich hätte zwangsläufig eine Grundberührung des Schiffes zur Folge gehabt. Mangels Alternativen (auch im Hafen konnte keine geeignete Anlegemöglichkeit genutzt werden) mussten daher schon ab Juli etliche Fahrten in Folge leider ersatzlos ausfallen.

Da für den 21. August bereits sehr frühzeitig eine große Zahl an Voranmeldungen vorlag, hätte dies an diesen Tag allerdings zu einer weitreichenden Verärgerung unserer Kunden geführt. Da der Wasserstand weiterhin ein Anlegen in Brohl undenkbar machte, musste das Team der „MS Beethoven“ gemeinsam mit unserer Geschäftsführung zu einer kreativen Ersatzlösung greifen. Das Schiff stach von Bonn aus fahrplanmäßig „in See“ und fuhr rheinaufwärts bis nach Remagen. Dort ergab sich die Möglichkeit an einem geeigneten Steiger festzumachen – letztlich leider aber auch dort verbunden mit einer Grundberührung. Die Weiterfahrt nach Brohl erfolgte nun im „Schiffersatzverkehr“ per MittelrheinBahn (RB 26). Ausgestattet mit 30 Minigruppenkarten des VRM, fuhren rund 150 Fahrgäste per Bahn nach Brohl um dort den „Vulkan-Expres“ zu erreichen.

Ganz komplikationsfrei hat sich dieser Transfer dann leider doch nicht abwickeln lassen. So stellte der normaler-

weise nur 5 Minuten währende Fußweg vom Rhein zum Bahnhof Remagen für die vielfach älteren Gäste mitunter eine erhebliche Herausforderung dar. Schwerer wog allerdings die Tatsache, dass auf dem Rückweg ausgerechnet die eingeplante MittelrheinBahn um 17:52 Uhr ab Brohl leider ausgefallen ist und die große Gruppe damit eine Stunde lang ohne ausreichende Sitzmöglichkeiten auf dem dortigen Bahnsteig ausharren musste. Vom Grundgedanken her sicherlich gut, zeigte die Praxis hingegen, dass dieses Verfahren leider kein regelmäßiger Ersatz für den direkten Umstieg zwischen Schiff und Zug in den Brohler Rheinanlagen sein kann.

Zum Redaktionsschluss hoffen wir, dass sich der Wasserstand baldmöglichst so weit erholt, dass ein Anlegen in Brohl wieder möglich wird. Das Kombiangebot wird in diesem Jahr noch jeden Dienstag bis Ende Oktober angeboten.

Michael Hergarten

Reportage des Schatzmeisters

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

*Kristian Küllmer, Burgbrohl-Weiler
Hans Schmitz, Wachtberg
Shigeki Ozawa, Tokio*

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 11sm: Folgender Betrag ist bis zum 31. Juli 2018 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

616.709 €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim

Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab 50 € erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31. Juli 2018:

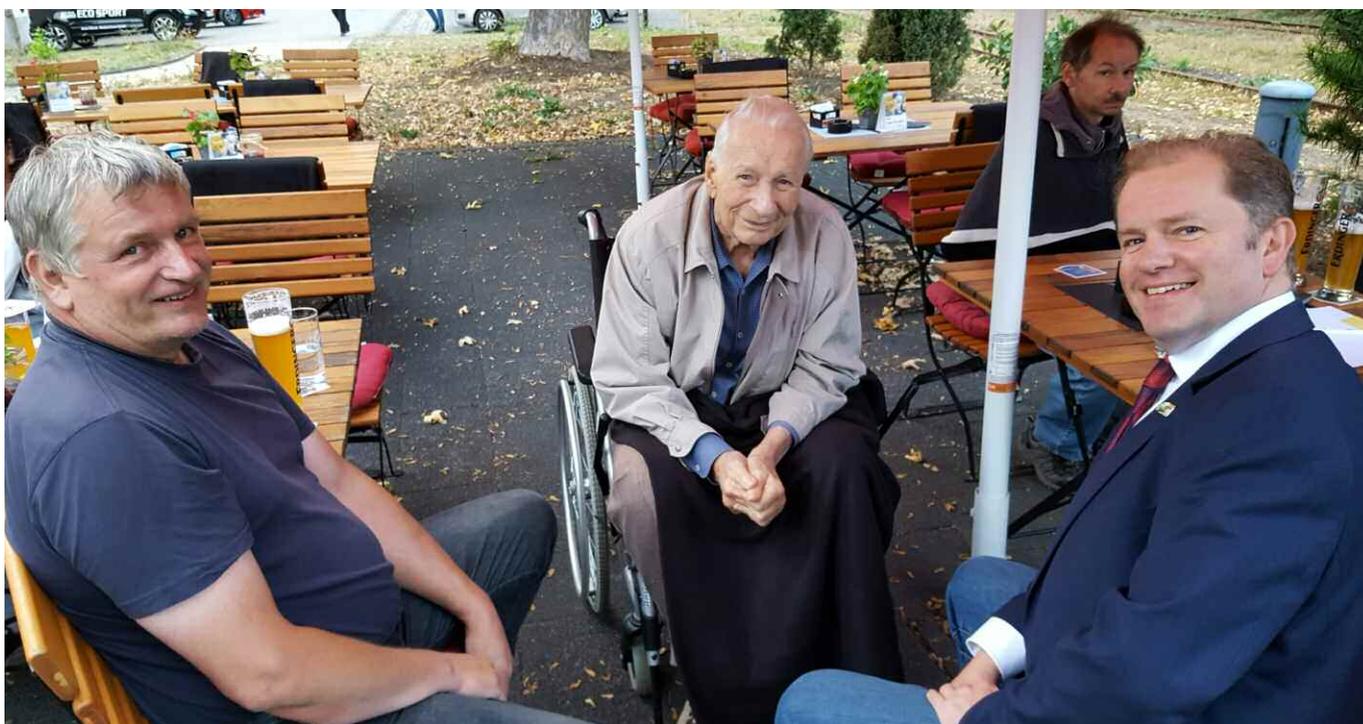
*Carola Rixgens, Duisburg
Dr. Ulrich Hauth, Koblenz
Ingenieur Management Consult GmbH, Koblenz
Verkehrsfreunde Stuttgart e.V., Stuttgart*

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

*Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen
Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)
Friedrich Kernchen, Köln*

Tobias Baaden

Das besondere Foto



▲ Ganz aktuell haben wir uns trotz abgelaufenem Redaktionsschluss entschlossen, ein ganz besonderes Foto bereits in dieser Ausgabe zu präsentieren: Beim Grillfest der IBS-Aktiven am Freitag, den 14. September folgte ein großer Teil der Aktiven der Einladung zum Bahnhof Burgbrohl. Besonders gefreut hat sich der Vorstand über das Kommen unseres langjährigen Vorsitzenden Ortwin Wildeman. Inzwischen 91 Jahre alt, hat sich Ortwin stets aktiv in die Vereinsarbeit rund um die Brohltalbahn eingebracht. Es war uns daher eine besondere Ehre, ihn beim Grillfest dabei zu haben. Unser besonderer Dank geht auch an seinen Sohn Andreas, der dies möglich gemacht hat. Das Foto zeigt Andreas und Ortwin Wildeman (links und Mitte) zusammen mit Stephan Pauly (rechts) und Carsten Wiener (im Hintergrund). Ein ausführlicher Bericht zum Grillfest wird in Ausgabe 4 / 2018 erscheinen.

Foto: Volkhard Stern

Seit einigen Wochen ist im Brohler Umladebahnhof und auch regelmäßig auf der Hafenbahn ein emsiges Treiben zu beobachten – fast wie zu Zeiten des regulären Umschlags der im Brohltal gewonnenen Bodenschätze. Hintergrund ist die aktuell laufende Modernisierung der Bahnsteige am Bahnhof Remagen. Große Teile der Baulogistik erfolgen dabei mit einem Bauzug, der regelmäßig zwischen Brohl und Remagen pendelt.

Im Umladebahnhof werden dabei Baumaterialien wie z. B. die neuen, 76 cm hohen Bahnsteigkanten auf Flachwagen verladen. Im Hafen wird hingegen Altmaterial und der Bodenaushub umgeschlagen und zum Teil zwischengelagert. Ebenso werden dort Schüttgüter für den Bahnsteigbau gelagert und auf Kippwagen zur Baustelle gebracht. Die Verkehre werden von der Firma Hartung-Bau überwiegend mit einer Lokomotive der ehem. Deutschen Reichsbahn-Baureihe V 100 203,



▲ Am 29. August 2018 konnte eine der Fahrten mit Abraum von der Baustelle in den Brohler Hafen beobachtet werden. Der Zug überquert hier soeben den Bahnübergang an der B 9. Foto: Volkhard Stern



◀ Vor dem alten Lokschuppen im Umladebahnhof werden aktuell u. a. die neuen Bahnsteigkanten für den Bahnhof Remagen zwischengelagert und auf Flachwagen verladen.

Foto: Michael Hergarten



▲ Im Hafen angekommen, wird der Zug in Gleis 4 zur Entladung bereitgestellt.

Foto: Volkhard Stern

gelegentlich auch mit einer G 1206 der Hessischen Güterbahn GmbH, durchgeführt und werden vsl. noch bis in den Herbst hinein andauern.

Das Gelände zur Lagerung im Umladebahnhof ist von der Brohltal-Eisenbahn GmbH bzw. im Hafen vom Hafeneigentümer bis in den April nächsten Jahres für diese Zwecke an die DB als Bauherrn vermietet.

Die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH hat ihr Gelände am alten DB-Güterbahnhof für Baustellenzwecke für selbigen Zeitraum ebenfalls an die DB vermietet.

Stefan Raab