

# Die Brohltalbahn



## Inhalt

|                                            |    |                                         |    |
|--------------------------------------------|----|-----------------------------------------|----|
| Grußwort / Impressum                       | 2  | Neuigkeiten beim Personal               | 15 |
| 20 Jahre Phonolith-Verkehr per Container   | 3  | Jägerheim wieder geschlossen            | 15 |
| Stationen & Ausflüge: Engeln               | 8  | Lieferantenbewertung Aleris und Ardagh  | 15 |
| Personenwagen VS 150 zerlegt               | 12 | Bericht des Schatzmeisters              | 15 |
| Normalspur-Kesselwagen an EFW verliehen    | 14 | Spurensuche in Burgbrohl & Niederzissen | 16 |
| Eifelquerbahn nach § 11 AEG ausgeschrieben | 15 |                                         |    |

## Grüßwort

Liebe Freunde, Förderer und Mitglieder der IBS,

die aktuelle Ausgabe unserer Vereinszeitung „Die Brohltalbahn“ steht dieses Mal ganz unter dem Eindruck der beiden neu beschafften 30'-Flachcontainer für Schüttgüter, die seit etwa vier Wochen zum Transport von Phonolith auf der Brohltalbahn zum Einsatz kommen und erheblich dazu beitragen, dass der Ort Brenk sowie die Ortsdurchfahrt in Niederzissen eine weitere Entlastung vom Schwerlastverkehr auf der Straße erfahren. Außerdem jährt sich die Wiederaufnahme des Phonolith-Verkehrs in diesem Jahr nun zum 20. Mal. Diese beiden Ereignisse waren Grund genug, den Schienengüterverkehr als Schwerpunkthema in diesem Heft aufzugreifen.

Gemäß unseres eigenen Anspruchs, den uneingeschränkten Erhalt unserer einzigartigen Bahn im schönen und sehenswerten Tal der Brohl zu gewährleisten, tragen wir damit weiterhin dazu bei, dass nicht alleine die Straßeninfrastruktur der engen und für den regulären Straßen-Schwerlastverkehr in keiner Weise geeigneten Ortsdurchfahrten geschont, sondern auch das Sicherheitsrisiko für die Anwohner zwischen Brenk und Niederzissen erheblich reduziert wird. Wer sich einmal angesehen hat, wie sich die LKW in Brenk vom Steinbruch kommend durch die Hauptstraße quälen und vor der Kapellenstraße im 90°-Winkel abbiegend dem Straßenverlauf der Hauptstraße weiter in Richtung Galenberg und Niederzissen folgen, der kann kaum nachvollziehen, dass die Bürger Brenks nicht schon lange auf den Barrikaden standen, um sich gegen diese Form des „Speditionswesens“ zu wehren!

Nun, zumindest der Phonolith-Kunde in Ransbach-Baumbach kann nun endlich auch mit dem von ihm benötigten Industriegrundstoff „Phonolith“ so beliefert werden, dass der Transport des Vulkangesteins durch den oberen Teil des Brohltals wie auch die hierfür von der Verbandsgemeindeverwaltung in Niederzissen eigens ausgestellten Sondergenehmigungen für den LKW-Verkehr ersatzlos entfallen können. Dies führt zu der berechtigten Hoffnung, dass wir auch den letzten noch verbliebenen LKW-Kunden aus Belgien von einer umweltfreundlicheren Abfuhr des von ihm zur Glasherstellung benötigten Phonoliths ab Brenk über die Schiene überzeugen können.

Seien Sie herzlich eingeladen, sich von diesem neuen Transportmedium selbst ein Bild zu machen und besuchen Sie uns doch anlässlich der Jahreshauptversammlung am 05. April 2019 in Sinzig zuvor nachmittags in Brohl. Gerne zeigen und erläutern wir Ihnen dort die Funktionsweise der neuen Schüttgutcontainer an Ort und Stelle.

Viel Freude, Kurzweil und Spaß bei der Lektüre verbunden mit dem herzlichsten Dank an alle an der Erstellung Beteiligten Kollegen, wünscht Ihnen und Euch,

Stephan Pauly, Vorsitzender der IBS

## 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)

### 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](mailto: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 2 / 2019 ist der  
15. Mai 2019

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

**Titelbild:** Seit der Beschaffung von zwei sog. „Half-Containern“ können wieder mehr Phonolithtransporte auf der Schiene stattfinden. Am 14. Februar 2019 befährt ein Zug mit vier Wagen die Steilstrecke. Foto: Volkhard Stern

### Sonderfahrten / Termine

**05. April:** Jahreshauptversammlung der IBS

**07. April:** Frühlingsfahrt nach Engeln

**16. April:** Saisonbeginn Schiff & Vulkan-Expresß

**21. / 22. April:** Ostereierfahrten

**24. April:** Brunchfahrt

**28. April und 19. Mai:** Frühstücksfahrt

**25. Mai:** Früh-Kölsch-Fahrt

**16. Juni:** Freifahrt für Kinder und Jugendliche

**23. Juni:** Mühlenfahrt



# 20 Jahre Phonolith-Verkehr per Container



▲ Am 12. März 1999 steht Triebwagen VT 30 mit einem der ersten Containerzüge im Brohler Umladebahnhof zur Abfahrt in Richtung Brenk bereit. Foto: Volkhard Stern

Seit vollen 20 Jahren wickeln wir den Güterverkehr auf der Schmalspurbahn im Brohltal nun bereits mit Containern ab, seit Neuestem können mit sogenannten „Half-Containern“ weitere Kunden beliefert werden. Die Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs im Brohltal im Jahr 1999 konnte allerdings nur gelingen, weil wir hartnäckig und mit einer gehörigen Portion Kreativität allen Widerständen zum Trotz an diesem Ziel festgehalten hatten.

Zunächst war im Jahr 1995 aufgrund von Eingaben einzelner Anwohner an der B9 in Brohl, die sich über die Staubentwicklung beim Phonolith-Umschlag und der Entladung des Phonoliths aus den früheren OOt-Waggons im Brohler Rheinhafen beschwert hatten, seitens des Gewerbeaufsichtsamts bei der Bezirksregierung in Koblenz (heutige Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord) die diesbezügliche Nutzung des

Hafens untersagt worden. Dies hatte ironischerweise zur Folge, dass auf den enormen politischen Druck einzelner Bürger Brohls die tatsächlich nur zwei-

mal in der Woche im Brohler Hafen stattfindende Entladung der Güterwaggons, die je nach Umlauf etwa eine Stunde dauerte, rigoros verboten wurde



▲ Vor der Umstellung auf Container wurde der Phonolithverkehr mit offenen Schüttgutwagen abgewickelt. Hier ist der talwärts fahrende Zug am 15. August 1991 in Burgbrohl zu sehen. Foto: Volkhard Stern



und damit im Ergebnis der umweltfreundliche Schienengüterverkehr im Brohltal zum Erliegen kam und vollständig eingestellt werden musste. Das Verbot erfolgte nach einer zuvor durchgeführten Anhörung, eines Ortstermins am Rheinhafen in Brohl und einer anschließenden Fristsetzung zur Behebung und Abstellung der Missstände, die trotz intensivster Überlegungen nicht eingehalten werden konnte. Es folgten intensive Bemühungen zur Errichtung eines Verladesilos im Umladebahnhof, die seinerzeit durch die Gemeinde Brohl-Lützing massiv bekämpft worden sind, wollte man das Bahngelände doch gerne anderweitig nutzen und die Brohltalbahn im Grunde auch loswerden.

Durch den Kauf von 12 Containertragwagen und der Diesellok D5 bei der FEVE in Spanien konnten wir die Bedenken der Gemeinde gegenüber der das Ortsbild störenden Siloanlage nicht nur berücksichtigen, sondern in eine wesentlich zukunftsfähigere Logistiklösung investieren.



▲ Die Beladung unserer neuen Half-Container erfolgt in Brenk, wie gewohnt, über die Bandanlage. Der Schüttkegel bildet sich gerade richtig, so dass eine gleichmäßige Beladung der gesamten Containerfläche, bei Ausnutzung des maximalen Ladegewichts möglich ist.

Foto: Stefan Raab

Mit einem Höchstfördersatz von 90% der anfallenden Beschaffungskosten ermöglichte die damalige rheinland-pfälzische Landesregierung in Form des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) die Wieder-

aufnahme des Phonolith-Verkehrs auf der Schiene im Brohltal, was uns damals angesichts der zwingend notwendigen Investitionen für das rollende Material aus eigener Kraft zweifellos nicht gelungen wäre. Ohne diesen enorm hohen Fördersatz, der auf Be-



▲ Ein Foto mit Symbolwirkung: Im Vordergrund fährt am 01. März 2019 ein mit Phonolith beladener Lkw von Brenk in Richtung Belgien, während zeitgleich unser Güterzug mit vier Containern talwärts fährt.

Foto: Ulrich Clees





▲ Diese Aufnahme zeigt einen der neuen Half-Container am 14. Februar 2019 bei der Talfahrt auf der Steilstrecke.

Foto: Volkhard Stern

treiben des damaligen Abteilungsleiters „Verkehr und Straßenbau“ im MWVLW, Herrn Dr. Karl-Geert Kuchenbecker, zustande kam, wäre die Umstellung auf den Silocontainer-Verkehr nicht möglich gewesen! Zwar dauerte die Inbetriebnahme der D 5 noch einige Jahre, aber schon am 17. Februar 1999 konnten zunächst drei Containertragwagen mit den dafür vorgesehenen Silos in Betrieb genommen werden und fortan mit Hilfe unseres Triebwagens VT 30 sowie der Dieselloks D 1, D 2 und D 3 zur Beladung nach Brenk befördert werden. Seither sind fast 235.000 Tonnen des Materials auf der Schiene abgefahren worden.

In den letzten Jahren waren unsere Phonolith-Verkehre vom Steinbruch in Brenk allerdings leider nur sehr schwer



▲ Am gleichen Tag konnte der Güterzug in Weiler aufgenommen werden.

Foto: Volkhard Stern



durchführbar. Zum Einen ist die Tonnage nach dem Verlust eines wichtigen Kunden durch die AG für Steinindustrie spürbar gesunken, zum Anderen waren lange Zeit nur fünf (statt sechs) Container einsetzbar. Hinzu kam, dass die Verbandsgemeindeverwaltung Brohltal recht freizügig Sondergenehmigungen für die Lkw-Bedienung des Steinbruchs erteilt(e).

Der Lkw-Spediteur setzt für die Verkehre zwischen unserem Umladebahnhof und den Empfängern zwei Kipp-Chassis ein, auf welchen jeweils ein Container befördert werden kann. Somit befinden sich in der Regel zwei Container im Lkw-Umlauf, während sich drei weitere zeitgleich in Brohl befinden. Mit unseren Lokomotiven D1 und D2 möchten wir immer mindestens vier Container (mit der D5 dann wieder fünf) pro Zug befördern, um den

Verkehr einigermaßen wirtschaftlich abbilden zu können.

Da seit einem Unfall vor drei Jahren der sechste Container fehlt, müssen wir zur Erfüllung obigen Ziels immer auf ein zumeist recht kurzes Zeitfenster warten, in welchem das zweite Lkw-Chassis nicht im Einsatz ist und somit vier Container in Brohl sind. Zumeist trifft dies auf den späten Nachmittag oder die Wochenenden zu, wodurch der Phonolith-Zug natürlich sehr unflexibel geworden ist. Wir haben daher bei unserem Auftraggeber auf den Einsatz eines sechsten Containers, wie er bis zu dem Unfall eingesetzt wurde, nachhaltig gedrängt.

Um einen weiteren Kunden bedienen zu können, für dessen Werksanlagen die bisherigen Container zu hoch sind, haben wir nun nach langer Suche auf

Kosten unserer Betriebs-GmbH zwei sogenannte "Half-Container", also etwa halbhohe 30-Fuß-Schüttgut-Container, in Italien kaufen können. In "Brohltalbahn-Grün" lackiert und mit neuer Plane und unserer Wort-/Bildmarke versehen, kommen diese seit Anfang Februar zum Einsatz. Damit – und auch mit einem vom Spediteur auf unsere Vermittlung in den Niederlanden erworbenen sechsten Silo-Container – können wir seither den Phonolith-Zug wieder wesentlich flexibler und damit auch wirtschaftlicher betreiben.

Zwischen Juni und September können wir an Tagen, an denen unsere Personenzüge nach dem bekannten „grünen“ Fahrplan verkehren, weitere Synergien nutzen und sehr flexibel mit dem Personenzug ein bis zwei Containerwagen mitnehmen. Der Fahrplan mittwochs und freitags sieht hierzu einen ausrei-



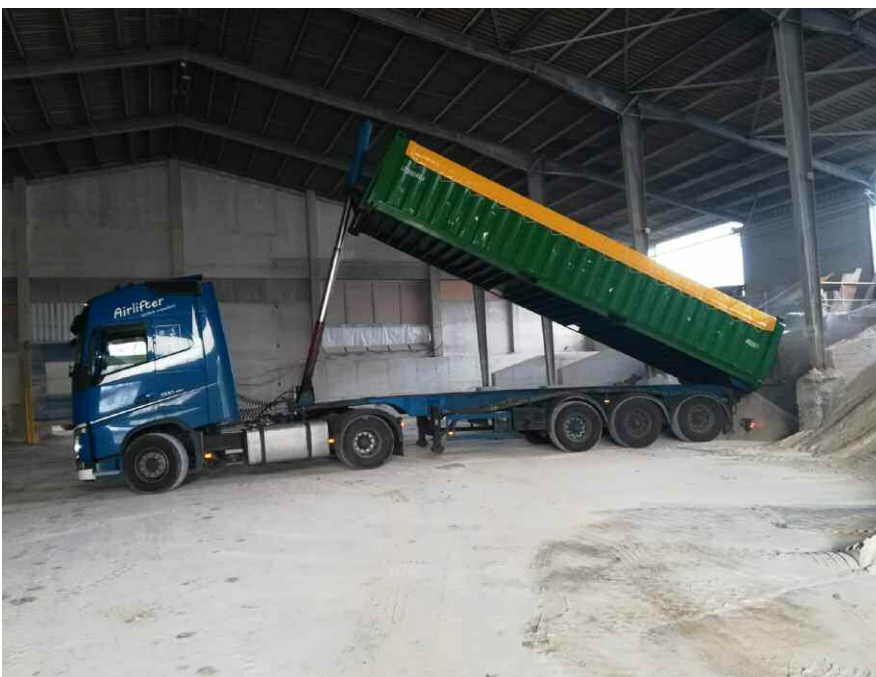
▲ Ulrich Clees hat den Güterzug am 01. März 2019 auf dem Tönnisteiner Viadukt abgepasst. Der Packwagen 117 wurde wegen seiner Radsatzschmieranlage zur Fettung der Kurven mitgeführt. Foto: Ulrich Clees





▲ In Brohl angekommen, werden die neuen Half-Container analog zu den Silocontainern mittels unseres mobilen Umschlaggeräts von den Waggons auf Lkw umgesetzt.

Foto: Stefan Raab



▲ Entladung der neuen Container beim Kunden: Wie bei einem normalen Kipplaster wird der Container nach hinten hin entleert.

Foto: Michael Haubner

chenden Aufenthalt in Engeln vor. Während die Personenwagen dort verbleiben, wird mit der Lok nach Brenk zurückgefahren und dort entsprechend Phonolith geladen. Auf der Rückfahrt nimmt der Zug die beladenen Wagen wieder mit.

Außerhalb der Sommermonate traten aber immer die oben beschriebenen Probleme auf, welche nunmehr sicher gelöst sind. Sondergenehmigungen für die Lkw-Fahrten zum Steinbruch Brenk sollten somit weitgehend der Vergangenheit angehören, sieht man von einem Kunden in Belgien ab, welcher nach wie vor nicht mit Container-Lkw bedient werden kann. Aber auch an dieser Aufgabenstellung arbeiten wir mit Nachdruck...

Stefan Raab & Stephan Pauly



## Stationen & Ausflüge – Teil 7: Engeln

▲ Wer vom Bahnhof entlang des Geogartens 300 Meter nach Osten spaziert, wird schon bald mit dieser Aussicht belohnt: Vorbei an der Burg Olbrück schweift der Blick in Richtung Siebengebirge. Foto: Michael Hergarten

„Engeln, Endstation!“, ruft der Zugführer nach der Ankunft an unserem mit 465 m über dem Meer höchstgelegenen Bahnhof, nachdem der „Vulkan-Express“ seit Brohl knapp 400 Höhenmeter überwunden hat. Besonders auf den letzten fünf Kilometern seit Oberzissen wird auch dem letzten Reisenden klar, dass die Brohltalbahn eine Gebirgsbahn ist. Die Steilstrecke, die mit einer Neigung von 1:20 (= 5 %) steiler als die bekannte Brockenbahn im Harz ist, wird ein beachtlicher Höhenunterschied überwunden.

Auf den Eifelhöhen angekommen, wundert sich so mancher Fahrgast zunächst über diesen auf den ersten Blick etwas unnatürlich wirkenden Endpunkt auf freiem Feld, weitab jeder größeren Ortschaft. Der Grund dafür ist klar: 1974

und damit nur drei (!) Jahre vor der ersten Fahrt des „Vulkan-Express“ ist die sechs Kilometer lange Fortführung der Strecke über Weibern bis nach Kempenich leider stillgelegt und anschließend abgebaut worden.

Inzwischen ist der „neue“ Endbahnhof in Engeln touristisch ausgebaut worden und so empfängt uns ein großes hölzernes Bahnhofsgebäude auf den Eifelhöhen. Im Inneren lädt die Vulkanstube zu einer Einkehr: Ob Kaffee & Kuchen, ein kühles Getränk oder ein kleiner Imbiss, hier lohnt sich nach der Zugfahrt zunächst einmal eine Stärkung!

Gleich benachbart beginnt direkt neben dem Bahnsteig der Geogarten. Ein Rundweg führt uns dabei entlang von Nachbildungen großer Urzeittiere wie

dem Dinosaurier Iguanodon oder einem Riesenfrosch durch die verschiedenen Epochen der Erdgeschichte. Auf der anderen Seite der Gleise geht es schließlich durch ein Heckenlabyrinth bis zu einem begehbaren Vulkan, dessen Aussichtsplattform schöne Fernsichten bietet.

Noch einmal getoppt werden die Ausichten, wenn wir vom Geogarten aus einige Meter auf dem asphaltierten Wirtschaftsweg in Richtung Osten spazieren. Nach nur 300 Metern gelangen wir an eine Stelle, an die eigentlich eine Aussichtskanzel gehört: Der Blick schweift an der Burg Olbrück vorbei über das Brohltal bis hin zu den Höhen des Westerwalds und des Siebengebirges bei Bonn! Hier wird auch nochmal eindrucksvoll deutlich, welch beachtli-



chen Höhenunterschied wir mit dem Zug zurückgelegt haben.

Auch ein kurzer Spaziergang ins Ortszentrum von Engeln lohnt sich. An der Brenker Straße sehen wir schon von Weitem die kleine Kapelle der Vierzehn Nothelfer, die meist geöffnet ist. Direkt davor bewundern wir das große Glockenspiel. Nicht weit entfernt treffen wir am Dorfplatz auf eine restaurierte alte Wasserpumpe, mit deren Hilfe bis 1975 das Trinkwasser für Engeln aus dem tiefer gelegenen Brenker Ortsteil Fußhölle hinauf gepumpt wurde.

### Per Freizeitbus in die Region

Seit letztem Sommer ist der Bahnhof Engeln zudem touristisches Tor zu Ausflügen in die nähere Umgebung: Attraktive Buslinien verbinden den „Vulkan-Express“ mit weiteren Highlights der Region!

Ein Blick auf den Fahrplan zeigt uns, dass uns der Freizeitbus Vulkanpark (Linie 819) direkt zum Laacher See mit dem Kloster Maria Laach oder sogar weiter bis zum Lava-Dome und zur Vulkanbrauerei in Mendig bringt! Unter der Woche ist der Fahrplan exakt auf den „Vulkan-Express“ abgestimmt. Am Wochenende hat man mitunter etwas mehr Zeit für einen Spaziergang in Engeln, kann dafür aber alle zwei Stunden fahren – natürlich auch wieder zurück: Passend zur Rückfahrt des Zuges trifft der Bus wieder in Engeln ein! Alternativ könnten wir auf dem Rückweg auch mit der Linie 810 direkt zum Bahnhof Niederzissen fahren und dort wieder einsteigen, was sich insbesondere mittwochs und freitags empfiehlt.

Wählen können wir ab Engeln alternativ auch den RadBus Nettetel (Linie 821), der am Wochenende alle zwei Stunden unterwegs ist und auf einem Anhänger sogar Fahrräder transportiert. Die Radbuchung geht – ähnlich wie für den „Vulkan-Express“ – ganz einfach online unter [www.regio-radler.de](http://www.regio-radler.de). Ob mit oder ohne Rad, der Bus bringt uns direkt über Kempenich zum Freizeitbad



▲ Rund um den Bahnhof Engeln wurde der Geospielgarten angelegt. Hier trifft man auf versteinerte Urtiere ebenso wie auf einen begehbaren Vulkan. Foto: Vulkanregion Laacher See



▲ Mitten im Ortszentrum findet sich die ehemalige Wasserpumpe, mit der früher das Trinkwasser aus dem tiefer gelegenen Brenker Ortsteil Fußhölle hinauf nach Engeln gepumpt wurde. Foto: Michael Hergarten

Brohltal bei Weibern, zum Riedener Waldsee oder zum Schloss Bürresheim und nach Mayen mit dem dortigen Vulkanmuseum. Auch von dort ist der

Rückweg zum „Vulkan-Express“ um 16:30 Uhr gesichert, alternativ können wir auch ab Mayen per Zug über Andernach nach Brohl zurückfahren.





▲ Oberhalb des Ortes genießt man, wie hier im Verlauf der Eifelleiter in Richtung Kempenich, wunderbare Fernblicke bis zum Westerwald. Im Vordergrund ist der „Vulkan-Express“ zu erkennen.

Foto: Michael Hergarten

### Wander- und Radlerbahnhof

Auch wer per Muskelkraft in die Region aufbrechen will, ist am Bahnhof Engeln genau richtig. Zu allererst genießen Radfahrer den im Zug überwundenen Höhenunterschied von rund 400 Metern mit der Aussicht auf überwiegend talwärts führende Radrouten. Der gut beschilderte Brohltal-Radweg führt gleich am Bahnhof vorbei entweder nach Weibern und von dort auf der alten Bahntrasse nach Kempenich oder aber nach einem kurzen Anstieg durch Engeln und dann abwärts in Richtung Burg Olbrück, Niederzissen und Burgbrohl bzw. nach Bad Breisig am Rhein. Überwiegend abwärts geht es auch bei den Radtourenvorschlägen durch das

Kesselinger Tal ins Ahrtal oder entlang der Nette in Richtung Mayen und weiter auf alten Bahndämmen über das Maifeld bis zur Mosel bei Hatzenport. Die detaillierten Wegbeschreibungen sind im Internet unter: [www.vulkan-express.de/engeln](http://www.vulkan-express.de/engeln) zu finden.

Wanderer finden gleich zwei markierte Wege vor. Der Tuffsteinweg führt als Geopfad-Route O gut markiert zu geologisch interessanten Punkten rund um Weibern und Kempenich. Zahlreiche Erläuterungstafeln informieren über die vulkanische Vergangenheit der Region, bevor der Rundweg zum Bahnhof Engeln zurückkehrt. Besonders lohnt sich auch ein Besuch im Steinmetzbahnhof Weibern.

Wer lieber eine Streckenwanderung macht, ist mit dem Premium-Wanderweg Eifelleiter bestens bedient: Über die Etappe 2 gelangen wir auf 19 km von Engeln über Spessart und Oberdürenbach bei schönsten Aussichten zum Rodder Maar und weiter bis zum Bahnhof Niederzissen. Die Tour bietet sich nach der Ankunft des Vormittagszuges um 11 Uhr geradezu an – um 17:02 Uhr wird der „Vulkan-Express“ in Niederzissen bequem zur Rückfahrt erreicht.

Auch die Etappe 3 der Eifelleiter hat ihre Reize. Über Kempenich führt die steigungsreiche Route zum Erlebniswald Steinrausch und weiter bis auf den höchsten Berg der Eifel, die Hohe Acht. Vom dortigen Kaiser-Wilhelm-Turm



hört man nicht nur die Motorsportler auf dem nahen Nürburgring, sondern sieht in der Ferne auch Burg Olbrück und das Siebengebirge. Abwärts geht es weiter bis nach Adenau, von wo vertaktete Busverbindungen (Linie 863) zum Bahnhof Ahrbrück bestehen.

Kombiniert man die Zuwegungen der Etappen 2 und 3 geschickt mit einem Stück auf dem Hauptweg, kann man auf der „Extratour Engeln“ sogar im Kreis wandern und nach Engeln zurückkehren. Von Engeln geht es zunächst nach Spessart, mit der Möglichkeit zur Einkehr. Von dort führt der Hauptweg nach Kempenich, bevor es auf der Zuwegung zurück nach Engeln geht. Die knapp 13 km läuft man bequem in 3,5 Stunden.

Wie Sie sehen, hat der Endbahnhof Engeln einiges zu bieten! Diese und weitere Tipps sowie Wander- und Radtourenvorschläge finden Sie im Internet unter [www.vulkan-express.de/engeln](http://www.vulkan-express.de/engeln).

Michael Hergarten



▲ In Engeln enden zwar die Schienen, die neuen Freizeitbusse bedienen von dort aber weitere attraktive Ziele in der Region: Der Freizeitbus Vulkanpark (Linie 819) fährt über Maria Laach nach Mendig, der hier am 01. Juli 2018 in Kempenich fotografierte RadBus Nettetel (Linie 821) steuert den Riedener Waldsee, Schloss Bürresheim und Mayen an –auf Wunsch sogar mit Fahrradmitnahme.

Foto: Michael Hergarten



▲ Nach kurzer Busfahrt schon am See: Ob zum Schwimmen am Campingplatz, zum Tretboot fahren oder zur Klosterbesichtigung in Maria Laach – der Bahnhof Engeln ist der perfekte Ausgangspunkt für einen Tagesausflug zum Laacher See.

Foto: Michael Hergarten





## Personenwagen VS 150 zerlegt

▲ Am 22. März 1972 ist VS 150 gemeinsam mit Triebwagen T 36 zwischen Amstetten und Laichingen unterwegs.

Foto: Dieter Höltge

Vor knapp einem Jahr, Anfang Mai 2018, wurde mit dem meterspurigen Personenwagen VS 150 der Nebenbahn Amstetten – Laichingen ein technisch durchaus interessantes Fahrzeug zerlegt. Bei dem Wagen handelte es sich um das für lange Jahre modernste Fahrzeug auf schmaler Spur in Deutschland – einmal abgesehen von den nostalgisch angehauchten Fahrzeugen der 1990er Jahre.

Der Wagen wurde 1963 in Zusammenarbeit der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) und der Firma Gottlob Auwärter gebaut. In diesem und dem folgenden Jahr entstanden nach einem Prototyp für die Härtsfeldbahn im Jahr 1962 insgesamt zehn Fahrzeuge für die Bahnen der WEG und der Württembergischen Nebenbahnen (Wüna). 1968 folgten noch zwei von Gmeinder gebaute Nachzügler, so dass man von einer Serie von insgesamt 13 Fahrzeugen sprechen kann. Die Konstruktion orientierte sich an den acht 1956 von Fuchs gebauten Triebwagen für die beiden Bahngesellschaften. Während die Fahrgestelle baugleich ausgeführt wurden, fielen die Karosserien leicht rundlicher aus. Statt den falt- und schiebetüren erfolgte der Einbau moderner Außenschwenktüren.



▲ So wie hier am 05. Juni 2011 kennen die meisten von uns das Fahrzeug in Brohl: Ausgeschlachtet und in beklagenswertem Zustand stand der Waggon lange Zeit im oberen Innenhof.

Foto: Jürgen Ranger

Mit diesen Fahrzeugen konnten die noch aus der Anfangszeit stammenden Personenwagen durch damals äußerst moderne Fahrzeuge ersetzt werden. Im Vergleich mit heutigen Fahrzeugen fällt nur die damals übliche hochflurige Ausföhrung und die fehlende Klimatisierung negativ auf.

Bei der Ausstattung des Innenraums gab es Varianten. Einige der Fahrzeuge wurden mit ein oder zwei Führerständen ausgestattet, während andere am

Fahrzeugende nur Sitzbänke erhielten. Auch eine Toilette war vorhanden. Ein Rohr in der Toilette war für die Führung der Abgase vorgesehen. Immerhin zwei Fahrzeuge sind als Triebwagen ausgestattet worden. Die technische Ausrüstung der Fahrzeuge übernahmen die beiden Bahngesellschaften in Eigenleistung. Und so sollte es zehn Jahre dauern, bis alle Fahrzeuge in Betrieb standen.





▲ Auf die Strecke im Brohltal kam VS 150 vermutlich nur ein einziges Mal: Am 23. November 1991 wurde eine als Profilmessfahrt deklarierte Probefahrt bis nach Engeln unternommen. Das Foto zeigt den Zug auf der Steilstrecke zwischen Oberzissen und Brenk. Foto: Volkhard Stern

Bei dem im Herbst 1963 ausgelieferten Personenwagen VS 150 für Amstetten – Laichingen handelte es sich um die konsequente Abwandlung der Normalspurtype. Abgesehen von hochgesetzten Normalspurpuffern zum Kuppeln aufgebogener Güterwagen und den schmalspurigen Achsen war das Fahrzeug baugleich. Trotz der Bezeichnung VS waren die zwar vorgesehenen Steuerstände nicht mit der erforderlichen Technik ausgestattet. Anfangs sollte der Wagen sogar als Triebwagen ausgerüs-

tet werden, doch dies scheiterte schon bei der Planung, da ein Motor für den Einsatz zu schwach war und sich der Einbau von zwei Motoren wie bei den Fuchstriebwagen als nicht machbar erwies. Ein Einsatz als Steuerwagen ließ sich nicht umsetzen, da einerseits die beiden anderen Personenwagen mit einer Steuerleitung hätten versehen werden müssen – was zusätzliche Kosten verursacht hätte – und andererseits sich das Personal mit der dafür erforderlichen Technik nicht auskannte. Und

so ging der VS 150 im Juli 1967 als normaler Personenwagen auf der Schwäbischen Alb in Betrieb.

Nach Einstellung der Bahn am 31. August 1985 stand das Fahrzeug am Endpunkt in Laichingen. Der Härtsfeld-Museumsbahn e.V. erbarmte sich seiner und transportierte ihn am 27. Juni 1987 nach Neresheim. Da er nicht so richtig in das Museumskonzept passte, gab man ihn am 14. Mai 1991 an die IBS ab. In Brohl war an einen Einsatz als Beiwagen für den Triebwagen VT 30 gedacht und man begann mit der Aufarbeitung. Dazu wurden die Normalspurpuffer abgebaut, da diese beim Einsatz mit einer der Dieselloks zu einer Überpufferung mit deren versetzt angeordneten Normalspurpuffern geführt hätten. Allerdings wurden die Arbeiten nicht abgeschlossen. Lange hatten sich einige IBS-Mitglieder geziert, das seltene Fahrzeug zu veräußern. Aber dann hatte sich doch die Erkenntnis durchgesetzt, dass der Wagen nicht zum „Vulkan-Expres“ passt. Und so gelangte VS 150 zur Diskothek „Bergwerk“ in Offenburg-Elgersweier, wo er ab Sommer 2012 im Außenbereich als Bar diente.

Doch die gastronomische Zukunft sollte nicht allzu lange dauern. Ab dem 02. Januar 2016 blieb die Diskothek nach einem Besitzerwechsel geschlossen. Im Februar 2018 wurde der Wagen auf eBay zum Verkauf angeboten. Bei der Sektion Alb-Bähnle der Ulmer Eisenbahnfreunde entstand ein gewisses Interesse, das Fahrzeug in seine Heimat zurückzuholen. Angeblich gab es auch andere Interessenten. Letztendlich scheiterte die Zukunft des VS 150 an den hohen zu erwartenden Transport- und Unterbringungskosten, an der fehlenden Einsatzmöglichkeit und sicherlich auch an der nicht gerade positiven Optik. Und so wurde er nach 18 Jahren Einsatzzeit und 33 Jahren „Wanderpokal“-Zeit Anfang Mai 2018 verschrottet. Schade drum.

Jürgen Ranger, Härtsfeld-Museumsbahn



▲ Trauriger Anblick am 09. Mai 2018: Noch auf dem Gelände der Diskothek „Bergwerk“ in Offenburg wurde der Wagen verschrottet. Foto: Martin Kilb



# Normalspur-Kesselwagen an EFW verliehen



▲ Anfang 2019 ist der vor einigen Jahren gekaufte Kesselwagen aus Brohl abtransportiert worden. Bei den Eisenbahnfreunden Wetterau wird er leihweise als Wasserwagen eingesetzt. Foto: Stefan Raab

Vor ein paar Jahren hat die IBS von den Kollegen aus Augsburg einen normalspurigen Kesselwagen übernommen. Dieser wurde nun nach längerer Standzeit in Brohl weitervermietet.

Der Wagen ist selbigen Baujahres wie unsere 11<sup>sm</sup> (1906) und war alleine daher schon viel zu schade zum Verschrotten, zumal der Zustand ein recht guter war (und ist). Zunächst war es ein Gedankenspiel, den Wagen für Wassertransporte auf einem Rollwagen herzurichten um die gute „11“ z. B. mit Wasser aus der Quelle bei Brenk in Brohl versorgen zu können. Optisch wollten wir den Wagen in den Farben der Agefko-Wagen herrichten, um so

die früheren Kohlensäure-Transporte nach Burgbrohl nachstellen zu können.

Letztlich fehlte aber - wie so oft - die Zeit um sich dem Projekt anzunehmen. Daher stand der Wagen auf dem "Wartegleis" 6 im Umladebahnhof, wo er im vergangenen Jahr von einem Vertreter der Eisenbahnfreunde Wetterau (EFW) entdeckt wurde. Diese hatten großes Interesse an einer Nutzung des Wagens und fragten daher im Mai vergangenen Jahres bei uns um eine Übernahme an. Da die EFW nicht über die finanziellen Mittel zur käuflichen Übernahme verfügten, jedoch eine Aufarbeitung zur Nutzung ins Auge gefasst hatten, wurde ein Leihvertrag zwischen IBS und EFW

geschlossen. Für beide Seiten birgt der Vertrag durchaus Vorteile: Die EFW pflegen den Wagen, arbeiten ihn auf und nutzen ihn als Wasserwagen für ihre Dampflok. Die IBS weiß ihr Eigentum in guten Händen und muss den Wagen nicht instand halten. Das Fahrzeug wird bis zu einer etwaigen Rückkehr, soweit diese mal infrage kommt, in gutem Zustand erhalten.

Wir wünschen den EFW viel Spaß mit dem Fahrzeug und freuen uns, dieses in Betrieb auf den Gleisen der ehemaligen Butzbach-Licher-Eisenbahn erleben zu können.

Stefan Raab



## Kurzmeldungen

### Eifelquerbahn nach § 11 AEG ausgeschrieben

Unsere südliche „Nachbarstrecke“, die landschaftlich äußerst reizvolle Eifelquerbahn, ist im seit 2012 nicht mehr befahrenen Abschnitt Kaisersesch – Gerolstein nach § 11 AEG zur Übernahme durch Dritte ausgeschrieben worden. Damit droht der dauerhafte Verlust einer bedeutenden Infrastruktur im Eisenbahnnetz der Eifel. Findet sich kein neuer Betreiber für die Infrastruktur, kann die DB Netz AG als Eigentümer die Strecke stilllegen. Die dreimonatige Frist für interessierte Infrastrukturbetreiber läuft bis Mitte April. Nähere Infos unter [www.veb.de](http://www.veb.de).

*Michael Hergarten*

### Lieferantenbewertungen Aleris und Ardagh

Vor den Weihnachtsfeiertagen erhielten wir von zweien unserer Normalspur-Kunden noch hervorragende Bewertungen. So führte Aleris mit uns ein Audit durch, dessen Ergebnis Grund zur Freude ist und auch etwas stolz auf die Leistung unseres kleinen Unternehmens macht.

Auch von Ardagh (Weißenthurm) erhielten wir eine Bewertung, die uns eine "bisher nie dagewesene Bedienqualität" attestierte. Ein schönes Lob, welches wir gerne an unsere Mitarbeiter und die Kollegen der RSE weiterreichen!

*Stefan Raab*

### Personal

Im ersten Quartal 2019 verlassen hat uns unser Triebfahrzeugführer Marco Petry, der bei den Kollegen der DB Fernverkehr eine neue berufliche Herausforderung gefunden hat. Wir danken ihm für die geleistete Arbeit und wünschen uns, dass er unserer kleinen Bahn weiterhin verbunden bleibt.

Die Lücke möchten wir natürlich gerne sehr zeitnah schließen – Vielleicht kennt ja einer von Ihnen einen in unser Team passenden Triebfahrzeugführer.

*Stefan Raab*

### Jägerheim wieder geschlossen

Passend zum Saisonbeginn 2017 hat das Jägerheim unterhalb unseres Viadukts in Bad Tönisstein nach mehrjähriger Schließung wieder geöffnet. In kürzester Zeit entwickelte sich das Lokal wieder zu einem beliebten Anlaufpunkt für Ausflügler im unteren Brohltal.

Leider haben die Betreiber zu Beginn des Jahres 2019 angekündigt, das Gasthaus aus persönlichen Gründen zum 28. Februar zu schließen. Zum Redaktionsschluss kündigt die Internetseite des Jägerheims an, „die Fortführung des Erfolgsweges in andere Hände zu übergeben“.

Wir hoffen, dass sich möglichst ohne große Pause ein neuer Betreiber für das in den letzten Jahren vollständige sanierte Gasthaus findet, damit nicht erneut eine Lücke in der Gastronomie des Brohltals entsteht.

*Michael Hergarten*

## Bericht des Schatzmeisters

**Spendenaktion 11<sup>sm</sup>:** Folgender Betrag ist bis zum 31. Januar 2019 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

**639.617 €**

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 Dampfloks 11<sup>sm</sup>, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31. Januar 2019:

*Joachim Kluthausen, Bonn*

*Michael Haubner, Koblenz*

*Joachim Hillenbrand, Neuwied*

*Dr. Erich-Joachim Günter, Meckenheim*

*Martin Bickenbach, Wernigerode*

*Ulrich Graffmann, Bonn*

*Daniel Junghans, Bad Neuenahr-Ahrweiler*

*Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH*

*Horst Ellßel, Sankt Augustin*

*Frank Lieberwirth, Duisburg*

*Hartwig Peter Maassen, Bonn*

*Rolf Kleine, Bonn*

*Michael Baaden, Ransbach-Baumbach*

*Peter-Paul Mandt, Bornheim-Merten*

*Hartmut Halm, Aachen*

*Anton Lankes, Bonn*

*Friederike Bickenbach, Solingen*

*Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing*

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

*Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen*

*Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)*

*Friedrich Kernchen, Köln*

*Tobias Baaden*



# Spurensuche in Burgbrohl und Niederzissen

Ab dem Jahr 1956 weisen die Fahrpläne der BEG den Haltepunkt Burgbrohl West, gelegen an der Fritz-Beck-Straße nach Lützingen, aus. Dass dort seinerzeit ein hölzernes Wartehäuschen für die Fahrgäste bereitstand, wird kaum noch jemand wissen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme (Oktober 1967) ruhte der Triebwagenverkehr der BEG bereits seit sechs Jahren. Im Fahrplan vom Sommer 1960 hielten dort noch alle Züge und zwar regelmäßig und nicht nur bei Bedarf.

► Dieses Foto entstand im Rahmen der bereits häufiger gezeigten Sonderfahrt des DEV am 14. Oktober 1967. Am ehemaligen Haltepunkt Burgbrohl West ist neben einer Bahnsteigkante auch ein hölzernes Wartehäuschen zu erkennen.

Foto: H. Meyer, Sammlung W. Reimann



Der Fahrplan weist ebenfalls den erst 1959 eingerichteten Haltepunkt Niederzissen West aus. Bekanntlich endete der planmäßige Personenzugverkehr im Brohltal nur zwei Jahre später im September 1961. Umso erstaunlicher, dass der Begriff „Westbahnhof“ in der Bevölkerung von Niederzissen als Bezeichnung der dortigen Bushaltestellen nach wie vor sehr verbreitet ist.

Der Bahnhof Niederzissen, laut Fahrplan sogar nach Einrichtung des Haltepunkts "West" zum "Hauptbahnhof" aufgerückt, war zu dieser Zeit mit drei Gleisen eine stattliche Anlage. Das Foto aus der Sammlung Wolfgang Reimann dokumentiert die Situation im Oktober 1967.

Volkhard Stern



▲ Am gleichen Tag ist dieses Foto am Bahnhof Niederzissen in Blickrichtung Brohl entstanden. Neben dem durchgehenden Hauptgleis sind noch beidseitig Nebengleise vorhanden. Das Gleis auf der südlichen (rechten) Seite wird als Ladegleis genutzt, das nördliche vermutlich für Zugkreuzungen. Beide Gleise existieren schon lange nicht mehr. Während das südliche Gleis wieder aufgebaut werden soll, hat das nördliche der heute dort verlaufenden Geisbergstraße Platz gemacht. Das Gebäude am linken Bildrand steht noch und dient einer Spedition.

Foto: H. Meyer, Sammlung W. Reimann

▼ Fahrplanauszug des Sommerfahrplans 1960

| 248f Brohl—Kempenich und zurück |                         |     |       |     |        |        |        |      |       |       |       |       |       |       |       |     |         | (Schmalspurbahn) |  | Alle Züge nur 2. Kl. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------------------------|-------------------------|-----|-------|-----|--------|--------|--------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|---------|------------------|--|----------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| km                              | Brohltal-Eisenb         | Zug | Fahrt | Nr  | X 1    | X 3    | X 5    | 7    | 9     | 11    | 13    | 15    | 17    | 19    | 21    | 23  | 25      |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 0.0                             | Brohl Pers-Bf           | 249 | ab    | ... | X 4.40 | ...    | X 6.00 | 7.25 | 9.10  | 9.10  | 11.25 | 13.05 | 13.05 | 13.42 | 14.10 | ... | X 18.00 |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.3                             | Schweppenburg Heilbrunn | ... | ...   | ... | X 4.47 | ...    | X 6.07 | 7.32 | 9.17  | 9.17  | 11.32 | 13.12 | 13.13 | 13.44 | 14.18 | ... | X 18.08 |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.2                             | Bad Tönlsstein          | ... | ...   | ... | X 4.49 | ...    | X 6.09 | 7.35 | 9.19  | 9.19  | 11.34 | 13.14 | 13.15 | 13.52 | 14.21 | ... | X 18.11 |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.5                             | Burgbrohl               | ... | ...   | ... | X 4.52 | X 5.45 | X 6.13 | 7.39 | 9.23  | 9.23  | 11.37 | 13.17 | 13.17 | 13.55 | 14.24 | ... | X 18.14 |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 6.5                             | Burgbrohl West          | ... | ...   | ... | X 4.54 | ...    | X 6.15 | 7.41 | 9.25  | 9.25  | 11.39 | 13.19 | 13.20 | 13.57 | 14.27 | ... | X 18.16 |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7.4                             | Weller B. E.            | ... | ...   | ... | X 4.59 | ...    | X 6.18 | 7.44 | 9.29  | 9.29  | 11.43 | 13.24 | 13.24 | 14.30 | 14.30 | ... | X 18.20 |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 10.2                            | Niederzissen Hbf        | ... | ...   | ... | X 5.07 | ...    | X 6.25 | 7.50 | 9.37  | 9.37  | 11.55 | 13.32 | 13.32 | 14.38 | 14.38 | ... | X 18.28 |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 10.7                            | Niederzissen West       | ... | ...   | ... | X 5.09 | ...    | X 6.27 | 7.52 | 9.40  | 9.40  | 11.57 | 13.34 | 13.34 | 14.40 | 14.40 | ... | X 18.30 |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 12.0                            | Oberzissen              | ... | ...   | ... | X 5.13 | ...    | X 6.30 | 7.55 | 9.45  | 9.45  | 12.00 | 13.38 | 13.38 | 14.44 | 14.44 | ... | X 18.34 |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 15.8                            | Brenk                   | ... | ...   | ... | ...    | ...    | ...    | 7.56 | 9.50  | 9.50  | 12.01 | 13.40 | 13.40 | 14.46 | 14.46 | ... | ...     |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 17.5                            | Engeln                  | ... | ...   | ... | ...    | ...    | ...    | ...  | 10.11 | 10.11 | 12.02 | 13.41 | 13.41 | 14.47 | 14.47 | ... | ...     |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 20.3                            | Welbern                 | ... | ...   | ... | ...    | ...    | ...    | ...  | ...   | ...   | 12.03 | 13.42 | 13.42 | 14.48 | 14.48 | ... | ...     |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 23.8                            | Kempenich               | ... | ...   | ... | ...    | ...    | ...    | ...  | ...   | ...   | 12.04 | 13.43 | 13.43 | 14.49 | 14.49 | ... | ...     |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 0.0                             | Niederzissen Hbf        | ... | ...   | ... | ...    | ...    | ...    | 8.03 | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | ... | ...     |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.0                             | Wehr (Eifel)            | ... | ...   | ... | ...    | X 5.58 | ...    | 8.09 | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | 14.07 | 14.39 | ... | ...     |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 7.0                             | Abzw Rieden             | ... | ...   | ... | ...    | ...    | an     | 8.17 | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | an    | 14.53 | ... | ...     |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 11.0                            | Rieden                  | ... | ...   | ... | ...    | ...    | ...    | ...  | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | 14.56 | ... | ...     |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 11.0                            | Welbern                 | ... | ...   | ... | ...    | ...    | ...    | 8.22 | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | 14.59 | ... | ...     |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 14.4                            | Kempenich               | ... | ...   | ... | ...    | ...    | ...    | 8.29 | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | ...   | 15.05 | ... | ...     |                  |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |  |  |