



# Die Brohltalbahn



## Inhalt

Grußwort/Impressum	2	Eisenbahnchronik Eifel erschienen	16
Deutsch-französische Freundschaft VFV/IBS	3	Werkstattnotizen	16
Einmal „Brohltal Spezial“ bitte!	6	Deutschlands Eisenbahner mit Herz gesucht	18
Mit frischem Wind in die 20er Jahre	8	Werbung tut Not: Messeplanung 2020	18
Der Vorstand stellt sich vor - Teil 2	10	Waggons mit Prospekthalterungen ausgestattet	19
Unterwegs mit dem 1.000-Tonnen-Aluzug	12	Bericht des Schatzmeisters	19

## | Grußwort

Liebe Freunde, Förderer und Mitglieder der IBS,

seit der Veröffentlichung der Ausgabe 3 / 2019 unserer Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“ hat sich vor allem in der Werkstatt und an unseren Fahrzeugen viel getan, worüber wir in diesem Heft gerne berichten. Erfreulich ist vor allem, dass sich die Hauptuntersuchung an unserer Diesellokomotive D 5 langsam aber sicher dem Ziel nähert. Spätestens Anfang nächsten Jahres wird uns die Maschine wieder im vollen Umfang zur Verfügung stehen und damit wesentlich zur Entlastung unserer Lokomotiven D 1 und D 2 beitragen. Vieles war an der Lok 5 zu überarbeiten und so haben die Kollegen der Werkstatt – fest angestellt wie freiwillig – in unzähligen Stunden dafür gesorgt, dass nun absehbar wieder Verstärkung bei der Zugförderung in den Lokschuppen in Brohl einzieht.

Die Wagen 32 (vierachsiger Drehgestell-Reisezugwagen der früheren DB-Schmalspurbahn Mosbach - Mudau in Baden von 1964) sowie der Wagen 34 von den schweizerischen Berner Oberlandbahnen (BOB) machen im Rahmen ihrer Hauptuntersuchungen weiterhin große Fortschritte, wobei wir uns, wie auch bei der Aufarbeitung des letzten bei uns verbliebenen zweiachsigen Flachwagens 269 der Firma Herbrand von 1902 (!), auch professioneller Unterstützung von Außen bedienen. Lesen Sie hierzu unbedingt die interessanten und aufschlussreichen „Notizen aus der Werkstatt“! Wie immer hat das Redaktionsteam um Michael Hergarten viele interessante Themen zusammengestellt, die alle miteinander lesenswert und hoch interessant sind!

Nicht zuletzt möchte ich anlässlich des nahenden Jahresendes Ihnen allen für Ihre vielfältige Unterstützung danken, sei es, dass Sie als aktives oder inaktives Mitglied für unsere Brohltalbahn tätig sind oder mit Ihren Spenden und großzügigen Zuwendungen dazu beitragen, dass unser einmaliges und als Touristik- und Museumsbahn lebendiges Technikenkmal weiterhin erhalten bleibt! Dank aber auch all' denjenigen, die uns in allen möglichen und denkbaren Formen der idealen Unterstützung begleiten – und seien es unsere Familien, Freunde und Angehörige, die uns mit Langmut und Geduld die Ausübung unserer wunderbaren Freizeitgestaltung, den Erhalt und die Pflege unserer Brohltalbahn, überhaupt erst ermöglichen! Das sei an dieser Stelle einmal besonders hervorgehoben und erwähnt!

Ihnen allen eine besinnliche Adventszeit, ein friedvolles und frohes Weihnachtsfest sowie ein glückliches Neues Jahr 2020 mit Gottes immerwährendem und reichem Segen,

Stephan Pauly, Vorsitzender der IBS

**Titelbild:** Diesellok D 5 im Schnee: Bei den Nikolausfahrten 2012 war der Einsatz der Maschine mangels Dampflok regelmäßig. Wenn alles planmäßig klappt, steht uns die Lok in Kürze wieder zur Verfügung.

Foto: Walter Brück.

## | 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-Express

### 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 1 / 2020 ist der  
15. Februar 2020

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

### Sonderfahrten / Termine

**26. Dezember:** Weihnachtsfahrt nach Engeln

**31. Dezember:** Silvesterfahrt nach Engeln

**19. Januar:** Winterfahrt nach Oberzissen

**02. und 16. Februar:** Winterfahrten nach Oberzissen

**26. Februar bis 01. März:** Messestand „Reise & Camping“  
in Essen

**14. / 15. März:** Messestand „SaarLorLux Tourismusbörse“  
in St. Ingbert

**15. und 29. März:** Frühlingfahrten nach Engeln

**22. März:** Messestand „ADFC Radreisemesse“  
in Bad Godesberg

**12. April:** Saisonstart zu Ostern 2020

# Ausweitung der deutsch-französischen Freundschaft

IBS schließt erste Partnerschaft zwischen Eisenbahnern aus der Auvergne und der Eifel



▲ Im Beisein von Verbandsbürgermeister Johannes Bell (Mitte links) unterzeichneten die Vorsitzenden von VFV und IBS, Fabian Grégoire und Stephan Pauly die erste Vereinbarung zur Partnerschaft von Eisenbahnern zwischen Frankreich und Deutschland.

Foto: Heinz-Wolfgang Lehner

Die im Jahr 1950 vereinbarte erste deutsch-französische Städtepartnerschaft zwischen Ludwigsburg und Montbéliard sowie der am 22. Januar 1963 von dem damaligen deutschen Bundeskanzler Konrad Adenauer und dem seinerzeitigen französischen Staatspräsidenten Charles de Gaulle unterzeichnete Élysée-Vertrag sind Grundlage für mehr als 2.200 deutsch-französische Städtepartnerschaften, die auf französischer Seite als „Jumelage“ in die Geschichte der einst so verfeindeten Nationen eingegangen sind.

Nach diesem Vorbild kam es am Samstag, den 09. November 2019, in unserem Bahnhof Engeln zur Unterzeichnung der ersten Vereinbarung einer Partner-

schaft zwischen Eisenbahnern dies- und jenseits der deutsch-französischen Grenze.

Die feierliche Unterzeichnung zwischen den Vertretern der französischen Voies Ferrées du Velay (VFV), einer Gebirgsstrecke in der Region Auvergne-Rhône-Alpes, die als Touristik- und Museumseisenbahn die Orte Raucoules-Brossette und Saint-Agrève im Südosten Frankreichs miteinander verbindet sowie dem Vorstand der IBS fand statt unter den Augen und der Beteiligung des Bürgermeisters der Verbandsgemeinde Brohltal, Johannes Bell. Seitens der beteiligten Bahnvertreter wurde die erste institutionalisierte Partnerschaft zwischen Eisenbahnern

Frankreichs und Deutschlands vom Präsidenten der VFV, Fabian Grégoire sowie meiner Person in der Funktion des Vorsitzenden der IBS im Rahmen einer Feierstunde beschlossen. Dieses Ereignis ist ohne zu übertreiben als eine die deutsch-französische Völkerfreundschaft bereichernde und festigende Institution zu bezeichnen.

Nach dem Vorbild der „Jumelage – Städtepartnerschaft“ zwischen zwei Städten, Gemeinden oder Regionen hat auch unsere neue Partnerschaft zum Ziel, sich kulturell und wirtschaftlich auszutauschen. Neben gemeinsamen Zielen bei der wechselseitigen Bewerbung der beiden Bahnen und deren Einbindung in die jeweils regionalen



▲ Gemeinsam mit unseren französischen Gästen führten wir am Samstag eine Sonderfahrt nach Engeln durch. Bis Oberzissen wurde der Zug mit unserer Mallet-Dampflok 11<sup>sm</sup> bespannt. Hier ist der Zug am Haltepunkt Bad Tönisstein zu sehen.

Foto: Volkhard Stern

Konzepte des „Sanften Tourismus“ wurde unter anderem auch eine enge Zusammenarbeit bei der Aufarbeitung und dem Erhalt historischer Fahrzeuge sowie der Generierung hierzu erforderlicher und bereitstehender Fördermittel auf der Ebene der Europäischen Union vereinbart.

So hat die VFV ebenso wie wir vor rund zehn Jahren eine baugleiche Dampflokomotive bei den portugiesischen Staatsbahnen erworben, die im Jahr 1908 von der Lokomotivschmiede Henschel & Sohn in Kassel an die Eisenbahnen des früheren Königreiches Portugal geliefert wurden. In gemeinsamer Anstrengung sollen die beiden Maschinen wieder mit erheblichen finanziellen Aufwendungen restauriert und jeweils in der Auvergne und auf der Brohltalbahn zum Einsatz kommen. Zugleich werden mit dieser Maßnahme zwei bedeutende technische Denkmale der europäischen Eisenbahn- und Industriegeschichte aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nachfolgenden Generationen erhalten.



▲ Stephan Pauly und Frank Muth zeigen sich beim Zwischenstopp in Burgbrohl hochzufrieden über den Ablauf des Treffens.

Foto: Volkhard Stern

Unsere weitgereisten französischen Gäste betreiben seit 1993 ihre 27 km lange Strecke im Zentralmassiv unter dem werbewirksamen Namen „Velay-Express“ und befördern jedes Jahr rund 20.000 Fahrgäste. Gleichzeitig haben seit der Einführung der touristischen Verkehre mit dem „Vulkan-Expres“ im Jahr 1977 mehr als eine Million Gäste die Einzigartigkeit und Schönheit der Vulkaneifel im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“.

Das Zusammenfinden und Zustandekommen der Partnerschaft kann man folgendermaßen beschreiben: Den französischen Kollegen war vor geraumer Zeit aufgefallen, dass, ähnlich wie in der Auvergne, auch bei uns in der Eifel eine Touristik- und Museumsbahn existiert, die eine hochinteressante und vom Vulkanismus geprägte Landschaft erschließt. Weitere Parallelen und Ähnlichkeiten der Schienestrecken von Eifel und Auvergne sind die Spurweite unserer beiden Meterspurstrecken, die eingesetzten Loks und Reisezugwagen, teilweise aus der Schweiz stammend, und die sehr ähnliche landschaftliche Einbettung beider Strecke in die vom

Vulkanismus geprägte Landschaft. Dies führte zu einer ersten und interessierten Kontaktaufnahme seitens der französischen Kollegen, der wir mit großem Interesse sowie der gleichen Offenheit und Neugierde begegnet sind.

Anlässlich der zahlreichen Gespräche und des intensiven Meinungsaustausches an dem Besuchswochenende gelangten wir gemeinsam zu interessanten Erkenntnissen und Einblicken in die Arbeitsweise der jeweils anderen. So hat sich zum Beispiel die Beschaffung von Betriebsmitteln in den vergangenen Jahren zu einem Projekt wahrhaft europäischer Dimension entwickelt. Alleine die Beschaffung einer ruß- und emissionsarmen Kohle für den Betrieb der historischen Dampflokomotiven stellt unsere französischen Freunde und uns gleichermaßen vor große Herausforderungen: Während man in Frankreich gerne auf russische Kohle zurückgreift, verfeuern wir nicht weniger energiereiche walisische Kohlen, weshalb wir durchaus auch den Ausstieg Großbritannien aus der Europäischen Union fürchten.

Die Unterzeichnung der Vereinbarung erfolgte im Rahmen eines dreitägigen Besuchs- und Exkursionsprogramms, anlässlich dessen die französischen Eisenbahner neben der Brohltalbahn selbst auch die Eifel und die berühmte Benediktinerabtei Maria Laach mit einem Besuch der samstägliches Vesper dort kennenlernten.

Diese erste Begegnung endete am Sonntag mit dem Besuch des DB-Museums in Koblenz, der ebenfalls große Begeisterung auslöste. Bei den gemeinsamen Abendessen wurde natürlich auch unser Gegenbesuch in Frankreich für das kommende Jahr fest vereinbart. In der Zwischenzeit wird der projektbezogene und vereinbarte Informationsaustausch zwischen den französischen Freunden und uns aufgegriffen und vertieft. Sobald der Termin für den Besuch in Frankreich feststeht, werden wir Sie an dieser Stelle selbstverständlich informieren und freuen uns schon heute über Ihre Teilnahme!

*Stephan Pauly*



▲ In der Bahnhofsgaststätte in Burgbrohl haben wir unsere Gäste zu einem zweiten Frühstück eingeladen. Schräg gegenüber von Stephan Pauly (rechts) sitzt, mit Schal, der Präsident der VFV, Fabian Grégoire. Foto: Volkhard Stern

## Einmal „Brohltal Spezial“ bitte!



▲ Müllermeister Rainer Mosen führt fachkundig durch die letzte in Betrieb befindliche Wassermühle des Brohltals.

Zweimal im Jahr besteht die Möglichkeit, mit der Brohltalbahn zu einer Besichtigung der Mosenmühle aufzubrechen: Meist im Frühjahr bieten wir die „Mühlenfahrt“ mit Frühstück in der Mühle und anschließender Wanderung an, im Herbst gibt es ein ähnliches Angebot durch die örtlichen Touristiker. Ende September habe ich einmal am „Mühlenerlebnis“ teilgenommen.

Los ging es für mich wie immer mit Regionalbahn und Rad ins Brohltal. Anschließend schloss ich mich der geführten Wandergruppe an, die mit unserem Planzug um 09:30 Uhr schließlich abfuhr um dann 10 Minuten später am Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen wieder auszusteigen.

Erster Programmpunkt war dort die Führung durch die alte wasserbetriebene Getreidemühle – übrigens die Letzte im Brohltal, die noch arbeitet. Nach der Anmeldung begrüßte uns der Müllermeister Mosen und zeigte uns sein Reich. Los ging es am Mühlengra-



▲ Der Brohltbach treibt das oberflächliche Wasserrad an, das seine Kraft wiederum über Transmissionsriemen auf das Mahlwerk überträgt.

ben, dann durch die Scheune zum Wasserrad und dann, nach einem 2. Fotohalt am Wasserrad, in das Herz der Mühle zur Getreideverarbeitung. Wir fingen unten an und arbeiteten uns bis ins Dachgeschoss vor. Alle Maschinen werden über die Transmissionsriemen angetrieben, die ihre Energie durch das Mühlrad erhalten. Der Müller zeigte uns wirklich alles und legte eine hochinteressante Führung hin. Auf unsere zahlreichen Fragen hatte er immer die richtige fachmännische Antwort. Übrigens, diese Mühle arbeitet bis heute mit den Originalmaschinen. Einzelne Teile des gesamten Werks sind 500 Jahre alt. So lange mahlt man hier schon Getreide und sie blieb immer im Familienbesitz. Viele historische Bilder hängen im Haus. Auch die nebenan stehende Trassmühle zeigte man uns noch. Der Sound der ganzen Mühle ist auch ein Erlebnis – es rumpelt und klappert überall. Nach zwei Stunden verabschiedeten wir uns.

Nun begann die eigentliche Wanderung. Unterwegs fachsimpelten wir über die Mühle und ihre Getreidesorten, die direkt vom Bauern kommen. Unmittelbar hinter dem Haus befinden sich einige Trasshöhlen, die durch Abbau entstanden sind. Weiter ging es noch mal zur Mühle, über die Straße und dann am Tönissteiner Sprudel bergwärts in die offene Eifel. Wir drehten eine riesige Schleife und kamen schließlich über die Hohe Buche und ihre Schilder zum Vulkanismus in einen alten Römersteinbruch, der sehr verwunschen im Wald liegt. Etwas weiter sind in Form von zwei im Wald erkennbaren Wällen auch keltische Spuren zu entdecken. Es sind die Reste der ältesten Burganlage im gesamten Rheintal. Weiter ging es zu einem schönen Aussichtspunkt mit Blick auf Brohl und den Rhein. Danach stiegen wir über einen sehr steilen Weg ab und kamen auf Höhe unseres Lokschuppens wieder heraus. Schön war`s!

Jonas Harraß



▲ Frisch gemahlenes Mehl aus Korn örtlicher Bauern.



▲ Nach der Mühlenbesichtigung geht's zur Hohen Buche und zurück nach Brohl.



▲ Blick vom Dicktberg über Brohl. Im Umladebahnhof ist unsere V 65 „Inge“ mit einigen Güterwagen der Fa. Schäfer-Shop erkennbar. Diese Garnitur dient als Ausbildungszug für die Firma Dispo-Tf.

Fotos: Jonas Harraß

# Mit frischem Wind in die 20er Jahre

Der Herbst ist stets die Zeit um die zu Ende gehende Saison zu resümieren und sich Gedanken über unser Angebot im Folgejahr zu machen. So saß Ende September die Geschäftsführung unserer Betriebs-GmbH mit einzelnen Vorstandsmitgliedern zusammen um über unser Angebot 2020 zu beraten. Herausgekommen ist ein bunter Blumenstrauß aus wirklich erfrischenden Neuerungen und zugleich wichtigen Entlastungen für unser Personal:

## Fahrzeiten

Die eigentlichen Fahrzeiten unserer Züge bleiben weitestgehend unverändert. Lediglich an Dampftagen werden dem ersten Zug (09:30 Uhr ab Brohl) zwischen Oberzissen und Engeln fünf Minuten mehr Fahrzeit zugestanden. Das übrige Angebot hat sich bewährt und wird fortgeschrieben. Um auch an Dampftagen den Übergang zwischen dem Vormittags-Dampfzug und dem Freizeitbus 819 in Engeln etwas zu entspannen, hat der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) unserer Bitte um eine leichte Anpassung zugestimmt: Die Busse fahren an Wochenenden im nächsten Jahr 3 Minuten später nach Maria Laach ab. Dafür an dieser Stelle nochmal herzlichen Dank!

## Betriebstage

Bei der Anzahl der Betriebstage konnten wir einen Schwerpunkt auf Maßnahmen setzen, die unser leider weiterhin knapp bemessenes (ehrenamtliches) Personal entlastet. So wird es 2020 nur noch alle vier (statt alle drei) Wochen ein Dampfwochenende geben. Gerade im Hochsommer führte der bisherige engere Abstand teils zu großer Beanspruchung unserer Mannschaft. Statt klassischer Dampfwochenenden möchten wir im Zeitraum vom 05.-07. August 2020 von Mittwoch bis Freitag jeweils „Feriendampf“ anbieten: An diesen Tagen werden wir gemäß

„gelbem“ Fahrplan fahren, am Nachmittag zwischen Brohl und Oberzissen aber unsere Dampflok 11<sup>sm</sup> vor den planmäßigen Zügen einsetzen.

„Geknabbert“ wurde jeweils etwas am Rande der Saison. So haben wir den Saisonstart von Karfreitag auf den Ostersonntag leicht nach hinten geschoben. Auch die in diesem Jahr wegen des Schiffsanschlusses schon ab April angebotenen Dienstags-Fahrten haben wir auf Anfang Mai zurückgenommen. Zum Saisonabschluss bieten wir am 31. Oktober schließlich einen „grünen“ Fahrtag in Kombination mit der beliebten Schlachtfestfahrt an.

Entlastend wirken wird die Verlegung der Frühstücksfahrten. Diese waren zuletzt zur Auslastungssteigerung des morgendlichen Dieseltzuges an Dampftagen gezielt auf die Dampf-Sonntage gelegt worden. Was an sich ein guter Gedanke war, führte in der Vulkanstube in Engeln allerdings zu sehr viel Stress, da das Frühstück dort in der recht kurzen Wendezeit ausgeladen werden musste. Zugleich wollen wir statt bislang zwei, künftig nur noch einen „Frühstückswaggon“ mitnehmen. Die Fahrten finden neu an gewöhnlichen Dieseltagen statt, werden dafür aber häufiger angeboten. Unverändert fortgeführt werden die beliebten Brunchfahrten.

**Unsere Betriebstage**

Januar	Februar	März
Mo 6 13 20 27	3 10 17 24	2 9 16 23 30
Di 7 14 21 28	4 11 18 25	3 10 17 24 31
Mi 1 8 15 22 29	5 12 19 26	4 11 18 25
Do 2 9 16 23 30	6 13 20 27	5 12 19 26
Fr 3 10 17 24 31	7 14 21 28	6 13 20 27
Sa 4 11 18 25	1 8 15 22 29	7 14 21 28
So 5 12 19 26	2 9 16 23 30	1 8 15 22 29

**Fahrplan 2020**

km	Bahnhalde	Di, Do, Sa, So	Mi, Fr	Dampflokbetrieb (rot markiert)
0,0	Brohl B.E.	ab 09:30 14:10 <sup>1</sup>	09:30	09:30 10:30 14:10
3,3	x Schweppenburg-Heilbr.	ab 09:40 14:20	09:40	09:40 10:40 14:20
4,2	Bad Tönisstein	ab 09:46 14:26	09:46	09:46 10:46 14:31
5,5	Burgbrohl	an 09:51 14:31	09:51	09:51 10:51 14:35
	Burgbrohl	ab 09:55 14:35	09:55	09:55 10:55 14:42
7,4	x Weller B.E.	ab 10:02 14:42	10:02	10:00 11:02 14:53
10,2	Niederzissen	an 10:13 14:53	10:13	10:11 11:13 15:00
	Niederzissen	ab 10:20 15:00	10:20	10:15 11:20 15:07
12,0	Oberzissen	an 10:27 15:07	10:27	10:25 12:00 15:20
	Oberzissen	ab 10:30 15:10	10:30	10:25 12:16 15:36
15,7	x Brenek	ab 10:46 15:26	10:46	10:41 12:16 15:36
17,5	Engeln	an 11:00 15:40	11:00	10:55 12:30 15:50

**Fahrplan 2020 (weiteres)**

km	Bahnhalde	Di, Do, Sa, So	Mi, Fr	Dampflokbetrieb (rot markiert)
17,5	Engeln	ab 11:30 16:30	14:20	11:15 14:30 16:30
15,7	x Brenek	ab 11:38 16:38	14:38	11:23 14:38 16:38
12,0	Oberzissen	an 11:54 16:54	14:54	11:39 14:54 16:54
	Oberzissen	ab 11:55 16:55	14:55	11:55 15:35 16:55
10,2	Niederzissen	an 12:01 17:01	15:01	12:01 15:41 17:01
	Niederzissen	ab 12:02 17:02	15:02	12:02 15:42 17:02
7,4	x Weller B.E.	ab 12:12 17:12	15:12	12:12 15:52 17:12
5,5	Burgbrohl	an 12:19 17:19	15:19	12:19 15:59 17:19
	Burgbrohl	ab 12:20 17:20	15:20	12:20 16:00 17:20
4,2	Bad Tönisstein	ab 12:25 17:25	15:25	12:25 16:05 17:25
3,3	x Schweppenburg-Heilbr.	ab 12:29 17:29	15:29	12:29 16:09 17:29
0,0	Brohl B.E.	an 12:42 <sup>1</sup> 17:42 <sup>1</sup>	15:42	12:42 16:22 17:42

<sup>1</sup> = An Dienstagen mit Schiffsanschluss (s. S. 8) wird mittags und abends der Haltepunkt Brohl Rheinariegen zusätzlich bedient.  
x = Baderfahrt: Bitte zum Ausstieg spätestens an der vorherigen Station beim Zugpersonal melden. Alle Züge mit kostenloser Fahrrad- und Gepäckbeförderung sowie günstigem Getränkeservice.  
Fahrten im Winterhalbjahr: Winter: 11:15, 11:15, 10:15; Nikolausfahrten: 09:30, 12:30, 15:30  
Weitere Informationen zu unserem Angebot im Winter finden Sie in unserem gesonderten Winterflyer sowie online unter [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de).

Es gilt der „gelbe“ Fahrplan, am Nachmittag wird die Dampflok eingesetzt.

▲ Der Fahrplan 2020 ändert sich nur in Details, die Betriebstage werden hingegen Anpassungen erfahren.

## Sonderveranstaltungen

Große Neuigkeiten gibt es im Bereich der Sonderveranstaltungen, bei deren Planung auch eine spürbare Entlastung des Personals im Vordergrund stand und gleichzeitig etwas Neues ausprobiert werden soll.

Gestrichen haben wir für 2020 die seit vielen Jahren angebotenen Fahrten mit abendlicher Party. „Früh-Kölsch-Fahrt“ und „Gambrinusfahrt“ waren noch vor wenigen Jahren der Reiz, allerdings schon immer mit einem riesigen Aufwand verbunden, indem jedes Mal der Loksuppen komplett ausgeräumt und

aufwändig gereinigt werden musste und am Abend selbst ein hoher Personalbedarf bestand. Nicht ganz so aufwändig, thematisch aber ähnlich gelagert, war die „Abendfahrt zum Oktoberfest“ am Bahnhof Engeln. Diese und die „Früh-Kölsch-Fahrt“ mussten in diesem Jahr mangels ausreichender Anmeldungen sogar abgesagt werden. Vielleicht hat sich das Format inzwischen einfach überlebt. Die Fahrten sollen daher 2020 erst einmal nicht durchgeführt werden.

Neu im Programm sind allerdings drei Abendfahrten im Frühjahr, Sommer und Herbst, bei denen wir eine exklusive Atmosphäre bei überschaubarer Gruppengröße schaffen möchten, also Klasse statt Masse. Für diese Fahrten wird ein deutlich höherer Fahrpreis angesetzt werden, dafür aber auch ein hochwertiges Erlebnis mit gehobener Bewirtung geboten. Zum Einsatz kommen soll dazu der „Vulkan-Express Classic“ mit VB 50 und Cabriowagen 458. Mit maximal 50 Personen starten wir an diesen Tagen um 18:15 Uhr von Brohl aus in die Eifel und bieten folgende Themenabende:

*Mai: Abendfahrt zum Beer-Tasting in Zusammenarbeit mit den Biersommeliers der Vulkan-Brauerei aus Mendig*

*Juli: Abendfahrt zur Nacht der Vulkane mit Feuerzauber und „Vulkanausbruch“*

*September: „Wine & Dine“: Abendfahrt mit Weinprobe durch die Dagernova Weinmanufaktur von der Ahr.*

Alle Fahrten sollen jeweils mit einem passenden und hochwertigen Buffet im Paket angeboten werden.

### Neues Fahrpreissystem

Reformiert haben wir auch unser Fahrpreissystem. Geplant war zunächst lediglich eine Anhebung der zuletzt 2015 angepassten Fahrpreise. In den Diskussionen hierzu haben wir allerdings festgestellt, dass eine grundlegend neue Systematik der Fahrpreisbildung der

sinnvollere Weg ist. Hintergrund ist u. a., dass der bisherige Tarif für unser Personal – vor allem bei Unterwegs-zusteigern – stets recht aufwändig im Verkauf war, indem der zu zahlende Preis stets in einer Tabelle nachzuschlagen war und mitunter noch Vergleichsrechnungen z. B. mit einer Familienkarte notwendig waren. Hinzu kam die Situation, dass wir speziell bei Rückfahrkarten auf etlichen Teilstrecken günstiger waren als der öffentliche Busverkehr, was unserer besonderen touristischen Leistung nicht gerecht wurde.

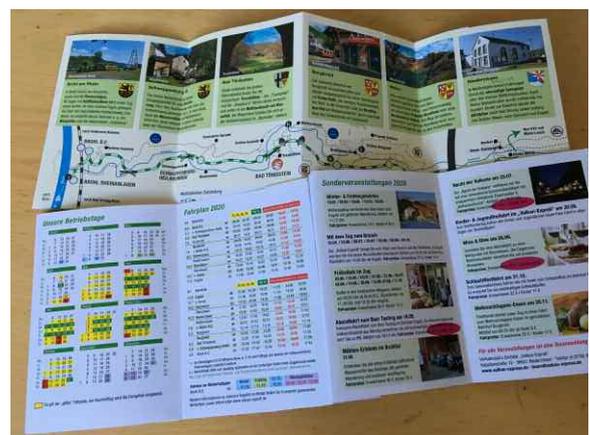
Entwickelt wurde nun ein vollkommen neues, preisstufenbasiertes System mit vier Stufen. Die Zuordnung der Bahnhöfe zu den Zonen einmal verinnerlicht, ist es künftig also möglich, Fahrkarten „aus dem Kopf“ heraus korrekt zu verkaufen. Hierzu tragen auch Details bei, nach denen Zuschläge und Familienkarten auch entfernungsabhängig ausgegeben werden und Familienkarten künftig stets dem Preis für zwei Rückfahrkarten entsprechen. Details zu dem neuen Preissystem werden wir in Ausgabe 1/2020 sowie beim Dienstunterricht im Frühjahr vorstellen.

### Neuer Flyer & Online-Buchungen

Begleitet werden die Neuerungen auch von einer kompletten Neuaufstellung unseres Fahrplanflyers. Der bisherige, 36 Seiten starke „Saisonprospekt“ ist über die letzten 15-20 Jahre stetig fortentwickelt worden, wirkte vom Grundaufbau her aber nicht mehr zeitgemäß. Wir haben uns daher entschlossen, auch hier neue Wege zu gehen und einen neuen, „frischen“ Flyer auf den Markt zu bringen.

Angeregt durch den sehr gut gestalteten Flyer der bayerischen Ilztalbahn, geben wir künftig einen Flyer etwa im DIN-

A6-Format heraus, der sich in Leporello-Faltung präsentiert. Auf der Vorderseite werden die harten Fakten wie Fahrplan, Preise oder Sonderveranstaltungen ebenso präsentiert wie die Busanschlüsse nach Maria Laach. Die Rückseite ist als Streckenband gestaltet, das den Reisenden bei seiner Fahrt begleitet und über Sehenswertes entlang der Strecke aufklärt. Der neue Flyer soll Lust auf einen Ausflug in die Vulkanregion Laacher See machen – natürlich mit unserem „Vulkan-Express“! Für



▲ Der neue Flyer 2020 präsentiert sich in neuem Format mit Leporello-Faltung. Fotos: Michael Hergarten

unsere internationalen Gäste soll der Flyer auch auf Englisch aufgelegt werden, ggf. folgen auch niederländische und französische Versionen.

Zu guter Letzt wollen wir die Buchung unserer Sonderveranstaltungen vereinfachen und dem Zeitgeist anpassen. Für die Nikolausfahrten bieten wir schon seit mehreren Jahren eine Online-Buchung über den Dienstleister „Fahrkartendrucker“ an. Diesen Service wollen wir ab 2020 für sämtliche unserer Sonderveranstaltungen anbieten, so dass unsere Gäste ihre Fahrkarten bereits ganz bequem von der heimischen Couch aus ordern können.

Wie Sie sehen, weht durch das Angebot 2020 an so mancher Stelle frischer Wind. Wir freuen uns darauf und sind auf die Reaktionen unserer Fahrgäste sehr gespannt!

Michael Hergarten

## I Der Vorstand stellt sich vor - Teil 2

Nach dem Start unserer neuen Reihe in der vergangenen Ausgabe, möchten wir heute zwei weitere Mitglieder des Vorstands vorstellen, den Arbeitskreisleiter Technik, Thomas Bickenbach und seine Frau Friederike Bickenbach, ihres Zeichens Arbeitskreisleiterin Fahrdienst & Service.

### Thomas Bickenbach, Solingen

Unser 1953 geborener Kollege Thomas Bickenbach kam schon früh mit Fragen der Metallverarbeitung in Berührung, erlernte er doch bereits nach Abschluss der Schule das Handwerk des Gas-, Wasser- und Heizungsinstallateurs, heute mit dem durchaus hochtrabend bezeichneten "Anlagenmechaniker für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik" gleichzusetzen. Nach einigen Jahren in diesem Beruf übernahm er den elterlichen Dachdecker Großhandel und -einkauf, den diese aus Altersgründen an den Sohn abgegeben hatten. Thomas führte den mittelständischen Betrieb bis zu seinem Ausscheiden weiter und wechselte noch vor Erreichen der Altersarbeitsgrenze zur Brohltalbahn, wo er neben seinem bereits beinahe 20 Jahre andauernden ehrenamtlichen Arbeitseinsatz auch eine Festanstellung erlangte.

Zwischenzeitlich hatte Thomas nämlich seine Liebe zur Eisenbahn in Form seines Engagements für unsere Museums- und Touristikbahn entdeckt. Sein in Beruf und Praxis erworbenes Wissen sowie seine handwerklichen Fähigkeiten hat er über viele Jahre hinweg in größter Vielseitigkeit in der Werkstatt in Brohl aber auch bei der Instandhaltung der Strecke eingebracht. Ein regelrechtes Denkmal hat sich Thomas in gemeinsamer Zusammenarbeit mit unserem leider viel zu früh verstorbenen Kollegen und Kameraden Kurt Weiland gesetzt, als diese beiden vor rund 15 Jahren damit begannen, die eigentlich verloren und kaum mehr zu retten

geglaubte alte Wagenwerkstatt auf dem oberen Betriebswerk Gelände wieder in Stand zu setzen. Während Kurt überwiegend die Maurerarbeiten vornahm, hatte Thomas in Rückgriff auf seine frühere berufliche Tätigkeit die dringend notwendigen Arbeiten am Dachstuhl, dem Tragwerk sowie den eigentlichen Dachflächen selbst übernommen. Nachdem mit Unterstützung von weiteren Mitarbeitern der Werkstatt und des Arbeitskreises Oberbau auch die Fenster wieder eingebaut und viele Jahre später auch die Bodenplatte erneuert werden konnte, präsentiert sich dieser historische Teil unseres Bahnbetriebswerkes heute beinahe wieder in dem Zustand, in dem er im Jahr 1902 errichtet wurde.

Neben sporadischen Arbeiten an unseren Gebäuden kommt Thomas jedoch auch im Rahmen der Streckenunterhaltung zum Einsatz oder aber auch bei allen Wartungsarbeiten an unserem rollenden Material. So ist er zur Zeit unter anderem damit beschäftigt, unseren historischen Reisezugwagen 32, der 1964 für die meterspurige Eisenbahnstrecke zwischen Mosbach und Mudau in Baden gebaut wurde, für umfangreiche Instandsetzungsarbeiten vorzubereiten und herzurichten. Damit nicht genug: Seit einigen Jahren bringt sich Thomas auch im Fahrdienst ein und steht wann immer es möglich ist, auch als Zugführer für die viel-

fältigen Aufgaben des Zugbegleitdienstes zur Verfügung. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt für uns von größter Bedeutung, da wir gerade in diesem Bereich einen erheblichen Nachwuchsmangel zu verzeichnen haben.

Als Leiter des Arbeitskreises Technik steht er in enger Verbindung mit unserem hauptamtlichen Werkstattleiter, Andreas Thiel, die sich beide über die jeweilig vorzunehmenden Arbeiten stets abstimmen und auf dem Laufenden halten müssen. Seine Liebe zur Eisenbahn — Beruf und Hobby — hat er auch



▲ Thomas Bickenbach, AKL Technik auf der Handhebel-draisine im Bahnhof Brohl. Foto: Michael Hergarten

erfolgreich an eines seiner beiden Kinder weitergeben können: Sohn Martin hatte nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung ebenfalls den Beruf des Eisenbahners ergriffen und nach verschiedenen Qualifikationen und Prüfungen in Tätigkeitsbereichen eines Eisenbahners im Betriebsdienst auch die Ausbildung zum Dampflokführer erfolgreich abgeschlossen, worauf Vater Thomas selbstverständlich und nachvollziehbar sehr stolz ist. Wie bei fast allen aktiven Mitgliedern der IBS auch, pflegt Thomas Bickenbach noch (mindestens) ein weiteres Hobby im Ehrenamt, das hinsichtlich seiner Bedeutung kaum zu unterschätzen ist: Viel länger nämlich als sein Engagement bei der IBS, dauert schon seine Mitarbeit bei der Freiwilligen Feuerwehr in Solingen an, der er sich auch noch heute verpflichtet fühlt. Bemerkenswert ist zudem die Tatsache, dass trotz der zahlreichen Einsätze im Fahrdienst und des enormen Engagements im Brohltal der Wohnsitz von Friederike und Thomas in Solingen geblieben ist — trotz der Entfernung zu Brohl und der vielen tausend Kilometern, die beide jährlich zur Unterstützung unserer Brohltalbahn zurücklegen.

### Friederike Bickenbach, Solingen

Anders als ihr Ehemann Thomas Bickenbach, gehört Friederike Bickenbach im Rahmen der derzeitigen Wahlperiode des Vorstands seit April dieses Jahres erstmals als Leiterin eines Arbeitskreises dem Vorstand der IBS an. Während Thomas bereits in der vierten Wahlperiode die Arbeit des Vorstands unterstützt, hatte Friederike sich zuvor bereits über viele Jahre hinweg vor allem im Service und bei der Betreuung des Kiosk im Bahnhof Brohl B.E. sowie zuletzt als stellvertretende Leiterin des Arbeitskreises "Fahrdienst und Service" dem Wohlergehen unserer Fahrgäste angenommen.

Nachdem zunächst Thomas in Brohl für die Brohltalbahn "Feuer gefangen hatte", begleitete ihn Friederike zuerst

nur an den Wochenenden und später aber auch bei Fahrten und Terminen unter der Woche nach Brohl. Ab einem heute nicht mehr genau feststellbaren Zeitpunkt verbrachten die Eheleute Bickenbach gemeinsam mit ihren Kindern Martin und Simone dann auch als Familie gleich ganze Wochenenden bei der von allen Familienmitgliedern gleichermaßen geschätzten Brohltalbahn.



▲ Friederike Bickenbach bringt sich seit vielen Jahren im Bereich Service in den Betrieb des „Vulkan-Expresß“ ein, hier beim Bahnfest 2012 im Brohler Kiosk.

Foto: Michael Hergarten

Unsere 1957 geborene Kollegin Friederike wird bei der personellen Einsatzplanung unseres Zugpersonals von unserem Zugbegleiter und Arbeitskreis-kollegen Joachim Kluthhausen sowie dem Geschäftsführer unserer vereinseigenen Betriebs GmbH, Stefan Raab, unterstützt. Derzeit jedoch ist ihr wichtigster Einsatzort der Bahnhof Engeln, dessen gastronomisches Angebot sie wesentlich mitgestaltet und als gute Seele (und heimliche Chefin des Bahnhofs) für das leibliche Wohl der am Endbahnhof Engeln ankommenden Fahrgäste sorgt. Nachdem wir nicht ganz freiwillig die gastronomische Ver-

sorgung unserer Fahrgäste im Bahnhof Engeln übernehmen mussten, da sich kein anderer Betreiber für den Gastronomiebetrieb im Bahnhof mehr fand, geht Friederike Bickenbach dieser Aufgabe begeistert nach und bringt sich neben ihrer Freizeit dort seit einiger Zeit zusätzlich auch beruflich ein. Ihre frühere Tätigkeit als kaufmännische Angestellte bei einem größeren deutschen Textilkonzern sowie der Beschäf-

tigung im Betrieb ihres Mannes Thomas kommt ihr dabei heute sehr zu Gute. Friederike ist derzeit die einzige Frau im Vorstand der IBS und trägt mit ihrer ruhigen und besonnenen Art auch wesentlich dazu bei, dass bei den Vorstandssitzungen, in deren Verlauf Meinungsverschiedenheiten durchaus auch schon mal leidenschaftlich ausgetauscht, aber alleine schon durch ihre Anwesenheit doch in gemäßigter und adäquater Lautstärke ausgetragen werden. Nicht alleine deshalb ist ihre Arbeit und Tätigkeit für den Vorstand sehr bereichernd.

Stephan Pauly



▲ Der Höhepunkt der Entwicklung von Bundesbahn-Dieselloks: Über 400 Exemplare der Baureihe 218 wurden gebaut. Die 396 wurde an die Brohltalbahn verkauft und avancierte danach zur Berühmtheit, weil sie den in Trainspotterkreisen legendären "Aluzug" befördert.



▲ Lokführer Ralf Merten auf dem Führerstand der Diesellok 218 396 der Brohltalbahn. Seit 1976 ist er Eisenbahner.

Die private Brohltalbahn befördert mit einer ehemaligen Bundesbahn-218 einen Güterzug, der sich unter Eisenbahnfreunden zum Star entwickelt hat. Eine Reise mit Lokführer Ralf Merten und seinem Rangierer Felix Keldenich von Voerde am Niederrhein über Oberhausen, Krefeld, Köln, Bonn, Remagen und Andernach nach Koblenz. Maximal 100 km/h – wenn es gut läuft.

Sie war die fortschrittlichste Diesellok der Deutschen Bundesbahn und der ganze Stolz der ehemaligen Staatsbahn wenn es um die schnelle, hochwertige und kraftvolle Traktion auf nicht-elektrifizierten Strecken ging: Die Loks der Baureihe 218 standen am Ende einer bald 40 Jahre währenden Entwicklung von Dieselmotoren, die auch zum Abschied von den schwersten Dampflokomotiven im Personen- und Güterzugdienst führte. Die Baureihe 218 also, gebaut von 1968 bis 1979, war die absolute Spitzenlok der Bundesbahn, je nach Motortyp bis zu 2.800 PS stark, 140 km/h schnell und mit elektrischer Zugheizung ausgerüstet.

Inzwischen ist die mit hydraulischer Kraftübertragung ausgestattete Loktype – seit über 40 Jahren im Einsatz stehend – bei der Deutschen Bahn AG ein Oldtimer und wird gerade deshalb von Eisenbahnfans heiß geliebt. Die noch eingesetzten rund 100 Exemplare (von über 400 gebauten) werden gejagt und tausendfach fotografiert.

Soweit die Sicht der Trainspotter. Insider der Bahnszene und technisch Versierte sehen die Sache aus einem anderen Blickwinkel: Die 218 ist noch lange nicht am Ende, ist robust, leistungsstark, unverwundlich. Sie ist ein gutmütiges Mädchen für alles und ein wirtschaftliches Arbeitstier.

Bei der „218 396-0“, um die es hier gehen soll, kommen sich Kaufleute, Techniker und Eisenbahnfreunde ganz nah. Diese Lok ist inzwischen eine deutschlandweit bekannte Berühmtheit und wird fotografiert wie keine zweite. Es ist die Maschine des „Aluzuges“ der Brohltalbahn. Die ist eigentlich eine 18 Kilometer lange Meterspurbahn zwischen dem Rheintal und den Höhen der Vulkaneifel, fährt als Güter- und Touristenbahn zwischen Brohl und Engeln. Das Unternehmen aber hat die Liberalisierung des



▲ Begonnen hat Lokführer Ralf Merten - Spitzname "Tachchen" - 1976 bei der Deutschen Reichsbahn der DDR. Seine Liebe zu Ost-Fahrzeugen trägt er auf der Haut - eine Dampflok habe er auf dem Rücken, bekennt er.

Bahnwesens in Deutschland clever genutzt und sich einen Ableger auf der normalen Schiene gesucht: Mit einer eigenen Lok betreibt die Brohltalbahn dreimal pro Woche einen schweren Gü-

terzug auf der Relation zwischen Voerde am Niederrhein und Koblenz-Lützel. Anfangs wurde der „Aluzug“ mit einer Diesellok der Baureihe V 200 aus den 50er Jahren bespannt, doch erwies sich die Maschine der Wirtschaftswunderjahre als nicht ausreichend dimensioniert – eher für den leichten Schnellzugdienst gebaut, war sie einfach zu zierlich ausgeführt. Nun hat die in den Brohltalbahn-Farben smaragdgrün und creme lackierte „218“ den einstigen Edelrenner ersetzt. Wieder und wieder stehen, wenn „218 396-0“ läuft, Fotografen und Filmer an der Strecke. Man grüßt sich, man kennt sich mehr als einmal.

Vormittags beginnt die Reise im Aluminiumwerk in Voerde-Spellen. Auf einer langen Schlange aus flachen Rungenwagen warten monströse Aluminiumbrammen darauf, den Rhein hinauftransportiert zu werden. Die matt silbernen schimmernden Klötze wirken unscheinbar, doch verraten die Aufschriften ihre wahre Mächtigkeit: Jede



▲ Der Aluzug teilt sich die Strecken mit Nah- und Fernverkehr.

Bramme wiegt um die acht Tonnen. Alles in allem wird der Aluzug heute um die 1.000 Tonnen wiegen.

Lokführer Ralf Merten (57) hat heute seinen Rangierer Felix Keldenich (20) dabei. Der Eine ein Fahrersmann alter Schule, der Andere ein noch junger Eisenbahner – beide geben ein einge-

spieltes Team ab. Nach Kuppelmanöver, Bremsprobe, Fertigmeldung und Zurückdrücken in das Hafengleis am Wesel-Datteln-Kanal in Voerde wird der Zug auf die Gleise der Deutschen Bahn eingelassen und macht sich auf den ersten Teil der Reise am Niederrhein über die fast idyllisch wirkende Nebenbahn über Walsum nach Oberhausen. Von

dort geht es weiter über Duisburg nach Mülheim-Speldorf nahe dem Autobahnkreuz Duisburg-Kaiserberg. In Speldorf zweigt eine Strecke der Bahnen der Stadt Mülheim ab; hier werden dem Aluzug eine Reihe von offenen Güterwagen beige gestellt, die zu einem Schrott verladenden Betrieb in Weißenthurm leer mitgenommen werden. Beladene Rungenwagen vorne, leere Schrottwagen hinten – das ist die Fuhre rheinaufwärts. In der Gegenrichtung wurden am vorherigen Tag die Schrottwagen beladen von Weißenthurm her mitgenommen und die Rungenwagen waren leer: Das ist die Systematik dieses Transportes.

Es dauert eine Zeit, bis der Aluzug von Speldorf aus auf der Hauptstrecke angekommen ist. Über Duisburg und Krefeld geht es nach Köln; die 218 hat mächtig zu tun, die 1.000 Tonnen zu beschleunigen. Der Güterzug muss sich die stählerne Straße mit den Zügen des Personenverkehrs teilen – das sind Regionalzüge und ab Köln sogar Intercitys. Da die Personenzüge allesamt fixer sind, ist der behäbige Güterzug ein Bummler im System Bahn. Deshalb geht es immer wieder auf Ausweich- und Überholgleise, deswegen steht der Aluzug unterwegs immer wieder vor Signalen mit Halt zeigendem Begriff. „Wir müssen eben warten“, ist es für Lokführer Rolf Merten eine absolute Normalität. An manchen Tagen wartet er in der Summe mehrere Stunden, an dem Tag, an dem wir ihn begleiten, geht es vergleichsweise zügig voran. „Vorführeffekt“, schmunzelt der 57-Jährige.

Das Eisenbahngewerbe hat er einst bei der Deutschen Reichsbahn der DDR gelernt, hat im Bahnbetriebswerk Erfurt Diesellokomotiven geführt und ist dann später zur Harzquerbahn auf die Dampfloks gewechselt. Die Eisenbahn ist ihm ebenso im Blut wie die Liebe zu automobilen Oldtimern. Bei Ost- und Westfahrzeugen kennt er sich aus, dekliniert, stupst man ihn an, Wartburg 311 und 356, Trabant 601 und P 50 ebenso sicher wie die LKW von Sachsenring



▲ Einfahrt nach Remagen. Der Aluzug benutzt das Schienennetz der Deutschen Bahn bzw. des Bundes.



▲ Am Zielort Koblenz wird der Aluzug in den Hafbahnhof hineingedrückt.



Erst das Pferd und dann der Reiter: Die 218 wird abgestellt und zur Ladeerhaltung elektrisch angeschlossen. Ist die Maschine versorgt, beginnt für Ralf Merten und Felix Keldenich der Feierabend. Mit einem Firmenwagen fahren sie zurück nach Brohl. Ihr Tag endet – mit dem Leerzug nach Voerde aber wird es bald wieder auf große Reise gehen. Denn das Kaltwalzwerk Aleris braucht frisches Aluminium. Der „Aluzug“ der Brohltalbahn wird es herbeibringen.

Stefan Aschauer-Hundt

▼ 2.800 PS aus zwölf Zylindern. „Sie qualmt nicht und braucht wenig Öl“, ist Lokführer Ralf Merten stolz auf die 40 Jahre alte Diesellok der ehemaligen Deutschen Bundesbahn.

Fotos: Stefan Aschauer-Hundt

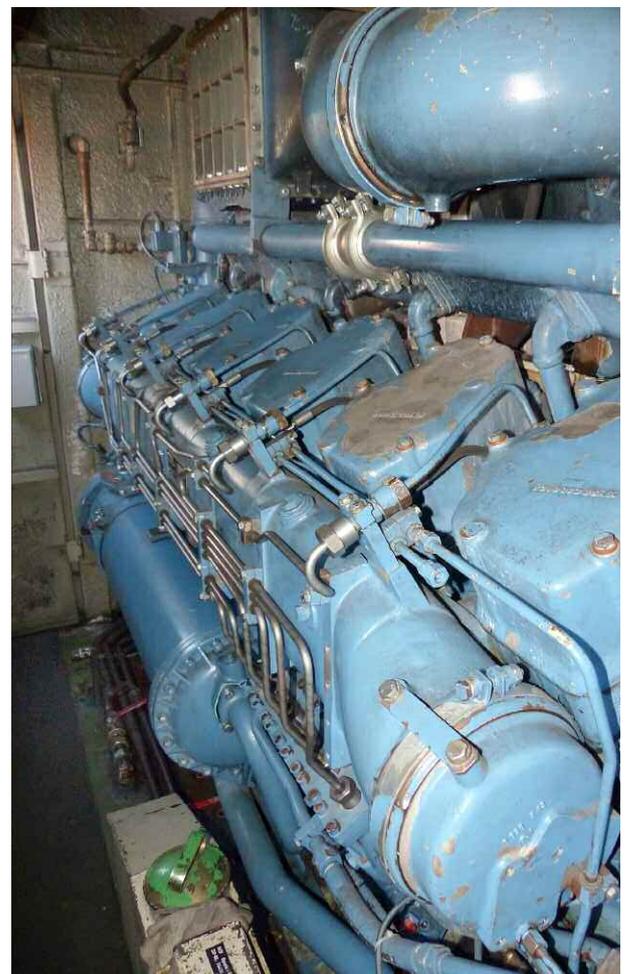
▲ Beim Rangieren: Lokführer Ralf Merten mit wachem Blick.

und IFA. Dampfloks und Ost-Autos hat er sich als Tattoo unter die Haut stechen lassen – wo andere eine Schlange oder ein Herz zur Schau stellen, sieht man bei Lokführer Ralf die Verkehrsgeschichte zwischen Eisenach und Zwickau, Ludwigsfelde und Harz.

Am Rhein entlang wird der „Aluzug“ gescheucht. 100 Km/h sind das Äußerste und die 218 läuft in den hohen Fahrstufen 14 und 15. „Sie qualmt nicht und sie braucht kaum Öl“, freut sich Ralf Merten – und man merkt, dass die 40 Jahre alte Diesellok-Lady für ihn mehr ist als nur ein Arbeitstier. Am Zugbahnfunk meldet sich ein Stellwerk von unterwegs und gibt dem „Aluzug“ verbal die Sporen: „Der RE ist hinter Euch.“ Man möge sich für den RegionalExpress beeilen! „Ich geb' alles“, verspricht Ralf am Funk dem Kollegen und setzt alles daran, so nach

Koblenz zu spurten, dass der Express nicht hinter ihm aufgehalten wird. Es wäre zu dumm, wenn der schnelle Personenzug immer wieder vor Halt zeigenden Signalen ausgebrems würde.

Es passt: Koblenz-Lützel wird erreicht. Rangierer Felix ist wieder gefragt. Der Bandwurm muss in die Hafnenbahn hineingedrückt werden. Über eine beachtliche Strecke wird der Zug durch enge Radien ins Grün geschoben, „sägt“ auf dem Gelände der Hafnenbahn in Rückwärts-Vorwärts-Fahrt durch Industrieflächen und auf Abstellgleise. Dann kann die Lok abgekuppelt werden; die Aluwagen werden später mit einer Rangiermaschine dem Kaltwalzwerk Aleris zugestellt. Die silbernen Brammen werden dort zu Dünnblechen für den Airbus und die Lkw-Industrie umgeformt.

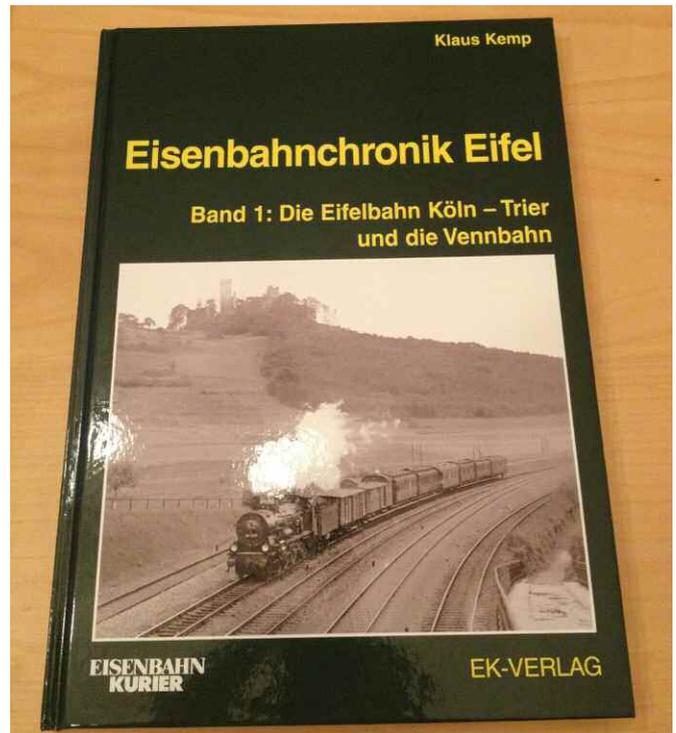


# Eisenbahnchronik Eifel erschienen

Fachautor Klaus Kemp hat in einem zweibändigen Werk realisiert, was vor ihm - trotz einiger Projekte und Absichtserklärungen - noch nie ein anderer Verfasser umgesetzt hat: Die Erstellung einer vollständigen Chronik über alle Eisenbahnstrecken im Großraum Eifel.

Der reich bebilderte und mit ausführlichem Textteil versehene Doppelband stellt anhand der einzelnen Strecken, beginnend mit der Eifelhauptbahn Köln – Trier, die Planung, den Bau, den Werde- (und bisweilen Nieder-)gang von den Anfängen bis in die Gegenwart dar. Kemp macht dabei Zusammenhänge deutlich und dokumentiert ausführlich die militärischen Einflüsse auf den Bau der Eifelbahnen. Er blickt auch über die deutsch-belgische Grenze in den Bereich der Vennbahn, bezieht alle Haupt- und Nebenbahnen bis hinunter zum Rhein, sogar die Moselstrecke sowie exemplarisch zwei Bahnbetriebswerke mit ein und vergisst selbstverständlich nicht die Privatbahnen in der Eifel, darunter die Brohltalbahn.

Letztere wird in Band 2 behandelt, der dem bereits erschienenen Band 1 in Kürze folgen soll. Eine ungeheure Fleißarbeit, die der Autor geleistet hat! Das drückt sich in hoher Qualität aus, kleine Fehler angesichts der Material- und Datenfülle nicht gänzlich ausgeschlossen. Vereinzelt Kritiker sollten ein solch komplexes Thema erst einmal selbst besser hinbekommen. Insgesamt ein tolles, lange vermisstes Werk und für den historisch an der Region interessierten Eisenbahnfreund unverzichtbar.



▲ Frisch erschienen ist Band 1 der neuen Eisenbahnchronik Eifel.

Foto: Michael Hergarten

Erhältlich ist das im EK-Verlag erschienene Werk mit der ISBN 978-3-8446-6410-2 im gut sortierten Buchhandel.

Volkhard Stern

## Werkstattnotizen

### Loks D1 und D2

Unsere beiden fleißigen Bienchen tragen nun seit einigen Jahren die Hauptlast der Verkehre im Brohltal, so dass nach Fertigstellung der D5 beide Loks nacheinander in Arbeit genommen werden. So müssen bei einer der Beiden Ölundichtigkeiten am Motor beseitigt werden, was ein Abnehmen der Haube notwendig machen wird. An der anderen Maschine zeigen sich Verschleißerscheinungen an den Stangen. Die jahrelang nachhaltige und gute Pflege bzw. Wartung der beiden Lokomotiven zahlt sich offenbar auch in solchen Zeiten der durchaus starken Beanspruchung der Lokomotiven aus.

### Lok D5

Erfreuliche Fortschritte macht unser große Schmalspurige! Die Arbeiten zur Fertigstellung der Maschine sind voraussichtlich in Kürze abgeschlossen, so dass sie gegebenenfalls schon Anfang 2020 wieder auf der Strecke zu finden sein wird. Ende Oktober konnte die Lok erstmals seit drei Jahren erste Fahrversuche auf den Gleisen vor der Werkstatt und Probefahrten auf der Strecke unternehmen.

### Lok D8

Die normalspurige Jung-Diesellok steht derzeit auf einem Rollwagen im Werkstattbereich. An ihr wird in unserer Werkstätte eine Hauptuntersuchung

durchgeführt. Voraussichtlich wird die Lok dann an die Fa. Dispo-Tfvermietet, welche in Brohl in den letzten Monaten einen Ausbildungsstützpunkt eingerichtet hat. In der Zeit bis zur Fertigstellung nutzt die Firma unsere V 65. Die praktischen Ausbildungseinheiten finden auf unserem Umladebahnhof in Brohl statt, auf welchem das Unternehmen Gleisanlagen dafür angemietet hat. Dafür genutzt werden übrigens auch die drei Schiebewandwagen, welche seit einigen Monaten auf unserem Umladebahnhof zu finden sind. Diese wurden zuvor auf der Westerwaldbahn für die leider eingestellten Schäfer-Shop-Umläufe genutzt.

### Lok 295 049

Bei der Maschine wurden im Werk Brühl-Vochem der HGK im Oktober die Radreifen auf einer Unterflurdrehbank abgedreht. Die Lok wird im Wesentlichen vom Standort Neuwied aus auf den Anschlussbahnen dort, im Ölhafen Bendorf und auf der Lahntalbahn eingesetzt.

### Lok 218 396

Auch bei unserer ganz Großen wurden im November die Radreifen abgedreht. Die Arbeiten wurden ebenfalls im Werk der HGK in Brühl ausgeführt. Die Maschine wird wie bisher hauptsächlich bei den Aluminium-Umläufen und den Schrottverkehren (in Kombi mit Aluminium) eingesetzt. Im Sommer erhielt die Lok eine elektrische Warmhaltevorrichtung, welche es erlaubt, die Lok dauerhaft warm zu halten. Den Stromanschluss stellt unser Kunde Aleris in Koblenz zur Verfügung. Die Lok kühlt daher nunmehr im Winter nicht mehr völlig aus und muss daher zum Starten nur wenig mittels der dieselbetriebenen Vorwärmanlage vorgeheizt werden.

### Wagen B 32

Der ex Mosbach-Mudauer Wagen ist zwischenzeitlich völlig geräumt und wartet auf seinen Versand nach Rheinbrohl zum Sandstrahlen. Die Drehgestelle wie auch die Zug- und Stoßvorrichtung bleiben allerdings in Brohl und werden in eigener Werkstätte aufgearbeitet. Der Transport nach Rheinbrohl wird Anfang Januar durchgeführt. Anschließend wird der Wagenkasten nach Brohl zur Fa. MST überführt, wo sämtliche Blecharbeiten ausgeführt werden.

### Wagen B 34

Auch der Wagenkasten dieses Wagens (ex BOB) geht ohne seine Drehgestelle und Zug- und

Stoßvorrichtung auf die Reise. Er wird von der Mecklenburgischen Bäderbahn (Molli), zu der wir sehr freundschaftliche Beziehungen pflegen, aufgearbeitet. Der Transport erfolgt voraussichtlich noch im Dezember, so dass wir mit einer Fertigstellung des Wagens im kommenden Jahr rechnen können. Den Wagen kannte man in den letzten Jahren hauptsächlich als "Raucherwagen" bei den Früh-Kölsch- und Gambirinusfahrten. Nun wird er bald wieder im Einsatz sein und dabei natürlich auch sein braunes Farbleid gegen das schöne Rot / Beige der Brohltalbahn eintauschen.

### Güterwagen 269

Dass der Wagen Vielen nicht unbedingt bekannt ist, verwundert nicht sehr. Er stand seit Jahren auf dem schmalspurigen Gleis 5 inmitten der vielen anderen alten Güterwagen der alten BEG. Im Oktober wurde der Wagen von der Fa. MST für uns nach Rheinbrohl zur dortigen Handwerkskammer gebracht, die ihn für uns in weitgehend historischer Optik wieder herrichten wird. Wie er nach Fertigstellung eingesetzt werden wird ist derzeit noch unklar, denkbar ist z.B. ein Einsatz als Fahrradwagen. Freuen wir uns zunächst auf ein weiteres erhaltenes Fahrzeug aus den alten BEG-Beständen.

Stefan Raab



▲ Im Oktober haben wir erste Probefahrten mit Lok D 5 durchführen können, hier mit einem Güterzug im Bahnhof Brenk. Foto: Frank Muth



▲ Wagen 269 ist mit Lkw und Fähre nach Rheinbrohl gebracht worden, wo ihn die Handwerkskammer nun aufbereitet. Hans-Josef Merzbach freut sich, dass dem Wagen neues Leben eingehaucht wird. Foto: Frank Muth



▲ Normalspurlok D 8 wartet, auf einen Rollwagen verladen, auf einen freien Werkstattplatz. Im Hintergrund steht Wagen B 34 in Vorbereitung zum Abtransport. Foto: Michael Haubner

# Deutschlands Eisenbahner mit Herz gesucht

## Zugreisende können ihre Bahnhelden vorschlagen / Beschäftigte im Mittelpunkt

Zugreisende aus ganz Deutschland können wieder ihren „Eisenbahner mit Herz“ für den Wettbewerb der Allianz pro Schiene vorschlagen. „Zehntausende Eisenbahner setzen sich jeden Tag für ihre Kunden und Kundinnen mit Herz und Leidenschaft ein“, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, in Berlin. „Für den Eisenbahner mit Herz suchen wir die Alltagshelden, die ihre Fahrgäste im Zug ganz besonders begeistert haben.“

### Wettbewerb feiert zehnjähriges Jubiläum

Der bundesweite Wettbewerb findet zum zehnten Mal statt. In dieser Zeit hat sich der „Eisenbahner mit Herz“ bundesweit als einzigartige Institution etabliert, die konsequent die vielen großartigen Beschäftigten der Eisenbahnbranche in den Mittelpunkt stellt. Die Regeln sind einfach: Fahrgäste können nach einer erlebnisreichen Zugfahrt die Geschichte über ihren Bahnhelden oder ihre Bahnheldin bis zum 31. Januar 2020 vorschlagen. Eine Jury prüft die Einsendungen und wählt die drei Bundessieger sowie die Landesieger aus. Der Jury gehören die Eisenbahngewerkschaften EVG und GDL, die

drei großen deutschen Fahrgastverbände Pro Bahn, der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV), der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF), die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) und die Allianz pro Schiene an.

### Beim Publikumspreis können Reisende selbst abstimmen

Zusätzlich zu den Jurypreisen gibt es einen Publikumspreis. Dafür können Reisende seit November im Internet abstimmen. In dem von der Allianz pro Schiene organisierten Online-Voting können sie per Facebook-Likes ihren Eisenbahner mit Herz, den „Social Media Hero“.

### Siegerin des Vorjahres überzeugt mit bewegender Geschichte

Im vergangenen Jahr gewann eine mutige und entschlossene Zugchefin, die mit einem Sonderhalt in Eschede einer jungen Frau die Teilnahme am Gottesdienst zum Gedenken an den Unfalltod ihrer Mutter ermöglichte. Für diese bewegende Geschichte vergab die Jury

Gold. Silber ging an eine rheinische Frohnatur, die mit Charme, Witz und Freundlichkeit bei jeder Zugfahrt und in allen Abteilen gute Stimmung und gute Laune verbreitet. Bronze erhielt ein Kundenbetreuer, der einem Schuljungen aus der Patsche half und für dessen sichere Rückfahrt nach Hause sorgte. „Solche tolle Geschichten erleben Zugreisende immer wieder“, sagte Dirk Flege. „Bitte schildern Sie uns diese Erlebnisse, damit die Eisenbahner mit Herz die Anerkennung bekommen, die sie verdienen.“

Wer nun selbst einen „Eisenbahner mit Herz“ vorschlagen möchte – vielleicht ja sogar aus dem „Vulkan-Expres“ – oder wer sich weitergehend informieren möchte, findet alles Notwendige dazu im Internet unter

<https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerb/eisenbahner-mit-herz/>

*Michael Hergarten nach einer Pressemitteilung der Allianz pro Schiene*



**Eisenbahner mit Herz**

## Werbung tut Not: Messeplanung 2020

Im Winterhalbjahr, wenn unsere Züge deutlich seltener unterwegs sind, steht wieder der Besuch zahlreicher Messen auf dem Programm um kräftig für unsere Angebote rund um den „Vulkan-Expres“ zu werben. Gemeinsam mit den Touristikern der Vulkanregion Laacher See haben wir für 2020 wieder einen prall gefüllten Messekalender entwickelt.

Nach aktuellem Planungsstand werden wir im ersten Halbjahr auf folgenden Messen und Ausstellungen mit unserem Infostand vertreten sein:

Sa, 08.02. – So, 09.02.:

*Limburger Touristik-Börse, Limburg (Lahn)*

Mi, 26.02. – So, 01.03.:

*Reise & Camping, Essen*

Sa, 14.03. – So, 15.03.:

*SaarLorLux Tourismusbörse, St. Ingbert*

So, 22.03.:

*ADFC Radreisemesse, Bad Godesberg*

Für all diese Veranstaltungen freuen wir uns stets über tatkräftige Unterstützung sowohl beim Auf- und Abbau als auch bei der Besetzung des Messe-

standes! In der Regel sind wir zu zweit am Stand, so dass niemand Angst haben muss, alleine gelassen zu werden oder Fragen des Publikums möglicherweise nicht beantworten zu können. Jeder kann also mithelfen und jede helfende Hand ist eine Entlastung für Alle! Wir freuen uns über neue Gesichter in unserem Messteam und Ihre Email an [presse@brohltalbahn.de](mailto:presse@brohltalbahn.de).

*Michael Hergarten*

## Waggons mit Prospekthalterungen ausgestattet

Schon seit langer Zeit ist es unser Wunsch, unseren Fahrgästen, speziell den Reisegruppen, zum Abschluss ihrer Fahrt im „Vulkan-Expres“ unseren Fahrplanprospekt in die Hand zu drücken um den Besuch im Brohltal nochmal nachwirken zu lassen und zu Hause ggf. nochmal nachzuvollziehen, wo man gewesen ist. Leider gelingt dies im Alltag, gerade wenn man alleine im Zug Dienst hat, selten.

Um den Fahrgästen zumindest die Möglichkeit zu bieten, sich selbst einen Prospekt mitzunehmen oder aber schon während der Fahrt ein bisschen zu schmökern, haben wir nun in allen Personenwagen entsprechende Prospekthalterungen aus Plexiglas montiert. Jeweils am Wagenende finden unsere Gäste nun bis zu drei verschiedene Flyer, die über den „Vulkan-Expres“ und die Region informieren. Hierzu sollte mindestens unser jeweiliger Jahresflyer, der „Rolph“-Prospekt mit Ausflugszielen und ein weiterer relevanter Flyer, z.B. zu den Winterfahrten gehören.



▲ An den Wagenenden stellen wir unseren Fahrgästen über neue Prospekthalterungen bis zu drei Flyer zur Verfügung.  
Foto: Michael Hergarten

Wichtig ist nun, dass die Prospekthalterungen dazu regelmäßig mit Infomaterial aufgefüllt werden. Ich selbst fülle die Auslage am Abend nach einem Zugführerdienst für den Folgetag stets wieder auf. Ich würde mich freuen, wenn

auch andere Kollegen, die womöglich häufiger im Einsatz sind, im Sinne der Fahrgäste helfen, hier stets für ausreichend Prospektnachschub zu sorgen! Dafür schon heute vielen Dank!

Michael Hergarten

## Bericht des Schatzmeisters

**Neue Mitglieder der IBS:** Wir freuen uns, unser neustes Mitglied hier begrüßen zu dürfen:

Oliver Ernst, Köln

Wir wünschen den neuen Mitgliedern, dass sie sich in unserer Interessengemeinschaft gut aufgehoben fühlen. Wir würden es besonders begrüßen, wenn weitere Mitglieder sich zur Mitarbeit bei der Erhaltung der Brohltalbahn in unseren Arbeitskreisen entschließen könnten.

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

**645.881 €**

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann.

Für Spenden ab 50€ erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11<sup>sm</sup>, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31. Oktober 2019:

Brohl Wellpappe GmbH & Co. KG, Mayen

Michael Wildt, Münster

Hartmut Halm, Aachen

Modell Pelzer, Hagen

Ulrich Graffmann, Bonn

Ursula Breuer, Burgbrohl

Rolf Sonnenberg, Koblenz

Michael Haubner, Koblenz

Tobias Baaden

Locomotives à vapeur - Dampflokomotiven  
**HENSCHEL - Mallet E166 & E168**

Restaurierung - Restauration

*Feder Glegorich*

*Wolfgang Böhler*

*Robert Freny*



**Deutsch-französische Partnerschaft  
Partenariat franco-allemand**



Première rencontre - erstes Treffen  
Brohltalbahn - 8, 9, 10 nov. 2019

