



Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort/Impressum	2	Werkstattnotizen	16
Gleisanierung im Brohltal hat begonnen	3	Nikolausfahrten zu Corona-Zeiten	17
Interessanter Betrieb auf der Hafenbahn	6	Neue Abendfahrt „Wine & Dine“ erfolgreich	18
Kohlenlieferung nach Burgbrohl 1977	7	Flyer für die Saison 2021 liegen vor	19
Gütertransport mit MaK-Lok D 4	8	Bericht des Schatzmeisters	19
Fotofahrt: Mit Diesel und Dampf durchs Brohltal	12	Bilderbogen 11 sm	20
Wiederinbetriebnahme von Gleisanlagen	15		

I Grußwort

Liebe Freunde, Förderer und Mitglieder der IBS,

in der vorangegangenen Ausgabe unserer Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“ konnte ich Ihnen die sehr erfreuliche Nachricht übermitteln, dass seitens des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) ein Förderbescheid in Höhe von 4,7 Mio. € überreicht sowie ein weiterer Förderbescheid zur Sanierung der Gleisinfrastruktur unserer Brohltalbahn in Höhe von 3,3 Mio. € in Aussicht gestellt wurde.

Nach einer erfolgreichen Ausschreibung zur Materialbeschaffung und zur Vergabe der eigentlichen Sanierungsarbeiten, kann ich Ihnen heute wiederum die erfreuliche Mitteilung machen, dass der erste Gleisabschnitt zwischen Weiler BE und Niedertzissen zum Zeitpunkt des Erscheinens dieses Heftes abgeschlossen ist! Unsere Züge können in diesem Abschnitt also bereits das erneuerte Gleis befahren. Wie wir im Rahmen der Gleisarbeiten erfahren haben, war es im wahrsten Sinne des Wortes „höchste Eisenbahn“, denn bereits im kommenden Jahr hätte dieser Abschnitt aus bautechnischen Gründen zwingend gesperrt werden müssen. Die Förderung des Landes und der finanzielle Eigenanteil der VG Brohltal kommen also gerade rechtzeitig! Über den Einstieg der bis etwa zum Jahr 2024 andauernden Gleiserneuerung berichten wir ab Seite 3.

Einen weiteren dringend benötigten „Geldsegen“ erwartet unsere vereinseigene Betriebs-GmbH im Rahmen des sog. „ÖPNV-Rettungsschirmes“, den Bund und Länder zum Ausgleich der enormen Fahrgeldverluste in Folge der Corona-Pandemie im ÖPNV aufgespannt haben. Berechnungen unserer Geschäftsführung ergaben, dass sich alleine die Fahrgeldverluste im Bereich des „Vulkan-Express“ in der Saison 2020 auf rund 200.000 € belaufen. Stefan Raab hatte Ende August mit dem Verbandsvorsteher des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord, Herrn Dr. Jürgen Pföhler, eigens einen dem Förderantrag vorausgehenden Vertrag zur Beantragung der in Rede stehenden Hilfgelder abgeschlossen. Wie nun zu erfahren war, stehen die Bewilligung und Auszahlung der Rettungsmittel unmittelbar bevor.

Und um die am Ende dieses besonderen Jahres dringend erforderlichen Frohbotschaften abzurunden, darf ich Ihnen heute sehr erfreut mitteilen, dass auch die turnusmäßige Kesseluntersuchung an unserer Dampflok 11sm ohne jede Beanstandung erfolgreich durchgeführt werden konnte! So hat sich am Ende dieses sehr schwierigen Jahres vieles noch zum Guten für die Zukunft der uns allen am Herzen liegenden Brohltalbahn, vielleicht sogar zum Besten, gewandt. Ihnen allen als Mitglieder unserer Interessengemeinschaft, Förderer und Freunde, Ihren Familien und Ihren Lieben wünsche ich im Namen des Vorstandes der IBS eine besinnliche Adventszeit, ein gesegnetes und frohes Weihnachtsfest sowie ein glückliches neues Jahr 2021 in Gesundheit und Wohlergehen,

Ihr Stephan Pauly, Vorsitzender der IBS

I Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsstelle:

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

Verantwortlicher Redakteur:

Michael Hergarten
Penningskamp 9, 44263 Dortmund-Hörde
Tel.: 02 31 / 2 88 62 62 - E-Mail: presse@brohltalbahn.de

Satz und Layout:

Robert Schittko, Oberwinter

Druck und Verarbeitung:

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

Mitgliederbeiträge: (seit 01. Januar 2002)

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

Konten der IBS:

Für Beiträge:

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

Für Spenden:

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

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Redaktionsschluss für die Ausgabe 1 / 2021 ist der
15. Februar 2021

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

Titelbild: Zwischen Weiler und Niedertzissen wurden im November die ersten
1,2 km Gleis erneuert. Am 25. November war Ralf Kirion mit der Kamera an
der Baustelle. Foto: Ralf Kirion

Sonderfahrten / Termine

- 17. Januar: Winterfahrt „120 Jahre Brohltalbahn“
- 31. Januar: Winterfahrt nach Oberzissen
- 14. & 28. Februar: Winterfahrt bis Oberzissen
- 31. März: Brunchfahrt nach Engeln
- 04. April: Saisonstart zu Ostern 2021

Was lange währt, wird endlich gut

Gleissanierung im Brohltal hat begonnen

Nachdem Staatsminister Dr. Volker Wissing am 15. August einen ersten Förderbescheid zur Sanierung der Gleise der Brohltalbahn überreicht hatte, sind nun seit dem 31. Oktober die Baumaßnahmen in vollem Gange. Im ersten Schritt werden im Abschnitt zwischen Weiler und Niederzissen Schienen und Schwellen samt Schotterbett auf einer Länge von 1,2 Kilometern erneuert. Trotz der Kürze der Zeit für die Materialbeschaffung und Ausschreibung konnte das Projekt pünktlich in Angriff genommen werden.

► Am 27. Oktober wurden 1.200 m Schienen per Zug zur Baustelle gebracht.

▼ Die D5 startet am 30. Oktober mit 1.800 Schwellen in Brohl.



Ausgeführt werden die Arbeiten von den Firmen Schnorpfeil aus Treis-Karden (Tiefbau) sowie AGT aus Mainz (Gleisbau). Den Materialtransport und die Logistik übernehmen die Mitarbeiter der Brohltalbahn, zusammen mit Mitgliedern der IBS. Ablauf und Durchführung werden vom Infrastrukturbetreiber Brohltal-Eisenbahn GmbH (BEG) koordiniert.

Frank Muth

► Abladen des Materials im Baufeld am westlichen Ortsausgang von Weiler am Samstag, 31. Oktober. Die erkennbare Anfangsscheibe markiert den Beginn einer Langsamfahrstelle von 10 km/h aufgrund des schlechten Gleiszustandes.

Fotos: Frank Muth



▲ Der erste Schnitt erfolgte am 02. November. Etwa 200 Trennschnitte im Altgleis sollten noch folgen.

▲ Einen Tag später kann das Aushubmaterial abtransportiert werden.
Fotos: Frank Muth

▼ Am 03. November bringt Diesellok D1 das ausgebaute Gleismaterials nach Brohl.

► Einbringen und Verdichten des neuen Schotters am 09. November



► Am 10. November wird ein neues Grundsotterbett errichtet. Gespenstisch zeichnet sich die Brohltalbrücke im Nebel ab. Foto: Frank Muth

▼ Die neuen Gleisjoche liegen zum Einbau bereit. Foto: Frank Muth



▲ Die Schienen und Schwellen wurden zu fertigen Gleisjochen vormontiert, anschließend verlegt und miteinander verbunden. Unser Skl bringt neue Schienen heran.

Foto: Frank Muth

◀ Am 25. November erfolgte ein erster Stopfgang mittels eines Zweibegebaggers.

Foto: Ralf Kirion



Interessanter Betrieb auf der Hafенbahn

Auf der Brohler Hafенbahn konnten in der letzten Zeit wieder vermehrt Zugbewegungen beobachtet werden.

Die umfangreichen Gleisbauarbeiten im Brohltal erfordern das Einbringen großer Mengen neuen Schotters (vgl. Seiten 3-5). Dieser wird mitunter im Brohler Hafen in Meterspurwaggons verladen. Zum Einsatz kommen hierzu zwei der ehemaligen Phonolithwagen sowie zwei auf Rollwagen stehende normalspurige Fc-Wagen. Frank Muth hat eine solche Fuhre am 18. November am Brohler Hafen aufgenommen. Unsere Diesellok D5 stand bei der Aufnahme mit einem Schotterzug zur Belieferung der Baustelle bei Weiler bereit (oben).

Nachdem vor rund zwei Jahren die V 100 der DGEГ mit einer Reisegruppe zum Haltepunkt Brohl Rheinanlagen fuhr, kam nun mit der 212 372 des DB-Museums Koblenz erstmals auch eine V 100 (West) bis in den Brohler Hafen. Das Gleisbauunternehmen Swietelsky hat dem DB-Museum etwas von dem im Hafen Brohl gelagerten Randwegmaterial für deren Gleiserweiterung

geschenkt. Dieses hat man dann mit der eigenen Lok und Res-Wagen abgeholt. Wir stellten für die Hafенfahrt den Lotsen und übernahmen die

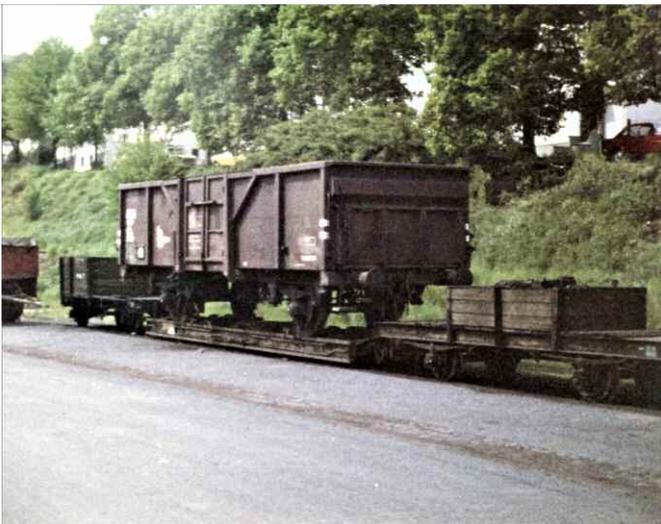
Beladung mit unserem großen Radlader. Patrick Petersen hat den Moment festgehalten (unten).

Stefan Raab



Aus dem Archiv: Kohlenlieferung nach Burgbrohl

Im Mai 1977 fotografierte Rolf Bohlken in Burgbrohl den unten abgebildeten aufgerollten E-Wagen, mit dem Union-Kohlebriketts angeliefert wurden. Rolf Bohlken war Mitarbeiter der Köln-Bonner Eisenbahnen und hatte den Wagen selbst am Freitag der Vorwoche in Kendenich abgefertigt. Montags war er dann in der Zustellung in Burgbrohl. Er wollte damals unbedingt mal den Wagenlauf verfolgen, von Anfang bis Ende.



▲ Im Mai 1977 ist ein auf Rollwagen im Bahnhof Burgbrohl zugestellter E-Wagen zu sehen. Foto: Rolf Bohlken

Bedingt durch die Einschränkung des Lichtraumprofils bei der Brohltalbahn, war ein Transport in Fc-Waggons nicht möglich, sodass der Wagentyp E-lu 60, 61 zum Einsatz kam. Er berichtet: "Damals mit Bus und Bahn die ganze Tour gemacht. Hervorragend gegessen im Ort. Bahnhofsgaststätte hatte geschlossen. Aber geschafft, Versand getätigt und Ankunft erlebt. Hat man nicht häufig als Eisenbahner!"

Aus seiner Erinnerung bekam der Burgbrohler Händler vorwiegend 3-Zöller-Brikett per Bahn, aber nur sporadisch. Auch tariflich war die Fuhre nicht ohne Besonderheiten: "Die Brohltalbahn hatte als einzige Eisenbahn in der BRD einen Zuschlag von 2 Tagen in der Lieferfrist. Bedeutet: 1 Tag Abfertigungsfrist (Kendenich), 1 Tag je angefangene 200 km Tarifentfernung, plus die 2 Tage Zuschlag = 4 Tage für 59 km Tarifentfernung. Nicht zu vergessen die anfallenden Sonderentgelte für Rollfahrzeuge." Ein Jahr später, 1978, gab die Brohltalbahn die Beförderung von Rollwagenzügen auf.

Zum Empfänger der Kohleladungen in Burgbrohl weiß unser Mitglied Eberhard Müller Näheres: "Aus meiner Erinnerung meine ich zu wissen, dass der Wagen zum Raiffeisengebäude ging, wo damals Herr Hirsch (bis Ende der 70iger Jahre?) arbeitete. Zur Brohltalstraße hin war die Bank und hinten zur Bahn hin gab es die Güter. Vermutlich war die Lieferung in den 70ern nur sporadisch, denn die Brikettwagen sind mir aus den 60ern noch in lebhafter Erinnerung. Regelmäßig muss immer wieder ein Brikettwagen an dieser Stelle abgestellt worden sein. Einmal konnte ich längere Rangierarbeiten mit der Dampflokomotive im Bahnhof Burgbrohl erleben, wobei geschlossene Wagen auch an der Halle links neben dem Bahnhof abgeholt oder abgestellt wurden. Es gab da auch einen kleinen, blauen Kleinlastwagen, der die Briketts etc. zu den Haushalten gebracht haben muss. Mag sein, dass in den 70ern die sporadischen Lieferungen auch nicht mehr an Raiffeisen gingen, sondern an die Firma Wilms. Herr Wilms verdiente als (ehemaliger?) Bauer sein Geld mit dem Verkauf von Öl- und Kohle."

In diesen Tagen entstand am 12. Mai 1977 eine weitere Aufnahme auf dem Brohler Umladebahnhof. Hubert Fingerle nahm dort den Rollwagenzug gleichfalls mit einem Kohlewagen auf. Ob es sich um die gleiche Lieferung handelt oder eine gewisse Regelmäßigkeit der Kohletransporte nach Burgbrohl ableitbar ist, kann leider nicht mit Sicherheit gesagt werden.

Volkhard Stern



▲ Am 12. Mai 1977 ist in Brohl ebenfalls ein E-Wagen in den Rollwagenzug der D 3 eingestellt worden – vermutlich handelt es sich ebenfalls um eine Brikettlieferung. Foto: Hubert Fingerle

Aus dem Archiv: Gütertransport mit MaK-Lok D4



Ursprünglich beschafft wurde die D4 für den Güterverkehr im Brohltal, speziell für den Lavalith-Transport von Weiler zum Rheinhafen in Brohl. Aber auch für andere Aufgaben der Güterbeförderung wurde sie herangezogen, je nach Verfügbarkeit der insgesamt vier Diesellokomotiven der BEG. Allerdings sind nur relativ wenige Aufnahmen vorhanden, die die D4 im Einsatz als Güterzuglok zeigen. Mit dem nachfolgenden Bilderbogen möchten wir einige der bekannten Aufnahmen zeigen.

Volkhard Stern

Die MaK-Drehgestell-Lok D4 wurde hauptsächlich durch ihre Einsätze vor dem „Vulkan-Expresß“ (bis 1985) bekannt, ehe man sie am 21. Dezember 1987 aus Brohl abtransportierte und die Maschine über einen Lokhändler 1989 in die Schweiz zur Rhätischen Bahn (RhB) gelangte. Bei der BEG hatte sich die Lok stets als launisch und störungsanfällig erwiesen. Ähnlich war es zunächst in der Schweiz. Erst ein 1999 erfolgter Umbau in der RhB-Hauptwerkstätte Landquart sorgte für Abhilfe. Bei der elektrifizierten Rhätischen Bahn ist die Maschine noch heute für Bauzug-, Rangier- und Sondereinsätze vorhanden, um bei Bedarf ohne Strom agieren zu können. In der Regel ist die Lok in Untervaz stationiert.



Aufnahmen oben: Im Sommer 1974 stand die Aufhebung des oberen Streckenabschnitts von Engeln bis Kempenich an (Einstellung Güterverkehr und damit Gesamtstilllegung am 30. September 1974). Die D4 war am 21. August 1974 mit dabei, um die letzten Güterwagen aus Kempenich abzuholen.

Fotos: Dieter Höltge

Seite 9 Kasten: Die Aufnahme zeigt Lok D4 in Brohl Pbf vor dem 1978 noch vorhandenen Einfahr-Formsignal mit einem aus Omm-Wagen (ex Bayerbahn Leverkusen) bestehenden Güterzug.

Foto: Bernd Düpper

Seite 9 unten: Am noch nicht umgebauten Lokschuppen traf Gerhard Herfeldt die D4 mit zwei Schwedfer-Wagen an.

Lok-Daten D 4 der Brohltal-Eisenbahn

Hersteller	MaK, Kiel
Fabrik Nr.	400029
Baujahr	1959
Typ	400 BB
Länge über Puffer	9.680 mm
Höhe	3.400 mm
Breite	2.445 mm
Drehzapfenabstand	4.000 mm
Drehgestellachsstand	1.700 mm
Gesamtradstand	5.860 mm
Dienstmasse	36 t
Höchstgeschwindigkeit	30 km / h (heute 50 km / h)
Bauart	B'B'dh
Ursprüngliche Spurweite	860 mm



- ▶ Geliefert im Februar 1959 an Alsensche Portland Zementwerke, Itzehoe (Lok 8)
- ▶ 1967 an Kreisbahn Aurich GmbH (Lok D 08), Umbau auf 1.000 mm-Spur bei Schöma, Diepholz
- ▶ 1971 an Brohltal-Eisenbahn GmbH (Lok D 4)
- ▶ 1972 bis 1985 im Brohltal im Einsatz, 1986 bis 1987 wegen Getriebeschaden im Bw Brohl abgestellt
- ▶ Über Lokhändler NEWAG 1989 an Rhätische Bahn, Schweiz (Lok Gm 4/4 241)





Fotos dieser Doppelseite

Im September 1976 war Wolfgang Schumacher vor Ort und hielt die D 4 in einer schönen Fotoserie fest, wie sie sich beim Verschub von regelspurigen Schüttgutwagen auf der Brohler Hafenbahn bzw. im Umladebahnhof nützlich machte. D 4 verfügte für diesen Zweck – genau wie ihre drei Kolleginnen D 1–D 3 (Orenstein & Koppel, 1965/67) – neben Schmalspur-Mittelpuffern über versetzte Zug- und Stoßvorrichtungen zum Kuppeln von DB-Fahrzeugen.



Ab 1977 hatte die D 4 dann praktisch nur noch vor dem „Vulkan-Express“ Gelegenheit, ihr Können auf der Strecke unter Beweis zu stellen.

Fotos: Wolfgang Schumacher



Erlebnisse einer zweitägigen Fotoreise Mit Diesel und Dampf durchs Brohltal

Als großer Fan der Brohltal-Eisenbahn hatte ich die Idee, dort eine Sonderfahrt für Eisenbahnfreunde zu organisieren. Mit dem Reiseveranstalter Tanago Eisenbahn-Reisen fand ich einen Veranstalter, der meine Idee in sein Reiseprogramm aufnahm und so begann ich im Frühjahr 2020 mit der Organisation einer zweitägigen Fotoreise ins Brohltal. Corona machte die Organisation nicht einfacher und lange stand die Durchführung in Frage. Letztendlich konnte am Freitag, den 11. September 2020 die Veranstaltung starten.

Eine Gruppe von 24 Eisenbahnfreunden, die aus ganz Deutschland, der Schweiz, Belgien und den Niederlanden angereist waren, traf sich morgens bei wunderschönem Fotowetter im Bahnhof Brohl. Nach kurzem Kennenlernen und der Sicherheitsbelehrung liefen wir gemeinsam unter Einhaltung der Corona-Sicherheitsregeln in Richtung Güterbahnhof. Dort erwartete uns die D2 mit zwei normalspurigen Flachwagen. Mit dieser Rangiereinheit ging es über das Dreischienengleis in den Hafen bis zum Haltepunkt Brohl Rheinanlagen und wieder zurück. Alle waren von diesem zweisepurigen Zug begeistert und entsprechend oft wurden die Kameraauslöser betätigt.

Nach dieser Rangierfahrt kam die von Allen erwartete D5 zum Einsatz. Im Güterbahnhof stellte sie uns den Containerzug zusammen und brachte ihn über die steile Bahnrampe in den Bahnhof Brohl BE. Natürlich nicht ohne kurze Fotohalte, um auch alle schönen Motive abzulichten. Im Bahnhof Brohl BE wurde noch ein Personenwagen beige stellt und anschließend fuhren wir mit dem GmP auf die landschaftlich wunderschöne Strecke in Richtung Engeln.

Mit vielen Fotohalten und einer Zugkreuzung in Weiler erreichten wir



▲ D2 ist im Rahmen einer Fotoveranstaltung am 11. September 2020 mit normalspurigen Güterwagen auf der Hafenbahn unterwegs. Foto: Albert Lehmann

gegen Mittag Oberzissen, wo wir in dem dortigen Grillimbiss unsere Mittagspause verbrachten. Nachdem wir gesättigt waren, ging es auf die von Allen erwartete Steilstrecke. Auf unseren besonderen Wunsch fuhren wir mit dem GmP über Brenk hinaus, um auf dem letzten Abschnitt der Steilstrecke vor Engeln, bei bestem Fotolicht, in traumhafter Landschaft Fotos machen zu können. Von Engeln fuhren wir anschließend nach Brenk in die Phonolithverladung. Nachdem dort die letzten Aufnahmen gemacht waren, ging es wieder zurück nach Brohl. Mittlerweile war es schon später Nachmittag geworden und als wir in Brohl ankamen wartete am Lokschuppen die angeheizte 11sm für die anstehenden Nachtaufnahmen.

Wir hatten noch Zeit und konnten vorher die köstlichen Grill- und Hopfenspezialitäten, die wir für uns bestellt hatten, in romantischer Lokschuppenatmosphäre genießen. Als die blaue Stunde heranzog wurden alle noch einmal fotografisch aktiv, denn es galt die

11sm im schönen Abendlicht zu fotografieren. Müde von den vielen Eindrücken und vom Fotosammeln endete der Tag mit einer großen Erwartungshaltung für den kommenden Dampfzug mit der 11sm.

Wir hatten Glück mit dem Wetter, denn auch der Samstag begann mit strahlendem Sonnenschein. Um 08:30 Uhr trafen wir uns am Lokschuppen in Brohl, wo an diesem Morgen bereits lebhaftes Treiben herrschte. Die 11sm wurde betriebsfertig gemacht, Wasser und Kohle gefasst und auch die D5 stand abfahrbereit mit dem morgendlichen „Vulkan-Expres“ im Bahnhof Brohl. Es bot sich also die Gelegenheit für viele abwechslungsreiche Aufnahmen.

Ziel des Vormittags war aber vorerst nicht die Strecke Richtung Oberzissen, sondern, wie am Tag zuvor, der Hafen. Langsam ging es mit einigen Fotohalten vom Lokschuppen über den Bahnübergang, die beiden Brücken und die Rampe in Richtung Umladebahnhof. Die dort abgestellten normalspurigen

Güterwagen mit Schäfer-Shop-Beschriftung galt es zusammen mit einem Flachwagen über das Dreischienengleis in Richtung Hafen zu rangieren. Erneut boten sich einmalige Fotomotive mit Fahrzeugen zweier Spurweiten. Umso öfter wurden wieder die Auslöser unser teilnehmenden Fotografen und Videofilmer betätigt. Ziel war diesmal die alte Hafenverladung am Ortseingang von Brohl. Wir beobachteten und fotografierten diese Rangiereinheit ausgiebig von der rheinseitigen Hafemole aus.

Der Vormittag verging wie im Flug. Den Mittagstisch verbrachten wir im Biergarten an der Haltestelle am Rheinanleger. Nach dem Genuss einer köstlichen Currywurst und dem einen und anderen heimischen Hopfengetränk liefen wir in den Ort Brohl hinter die Rampe im Umladebahnhof. Ziel war es, ein Foto von der 11sm auf der Rampe mit einem Zug auf der linkrheinischen Strecke zu machen. Nun, unser aller Hoffnung und Traum war es natürlich, rein zufällig eine 01 mit dem Rheingold zu-

sammen mit der 11sm abzulichten – man darf ja mal träumen – und so standen und warteten wir auf das Kommende. Wir warteten und warteten, eigentlich herrscht ja auf der linkrheinischen Strecke reger Verkehr, aber es kam leider nur der planmäßige Regionalzug der TransRegio. Zeitlich gerieten wir etwas unter Druck und so begaben wir uns schnellen Schrittes in den Bahnhof Brohl BE. Dort stand gerade der nachmittägliche „Vulkan-Express“ mit der D5 zur Abfahrt bereit. Wieder boten sich schöne Fotomotive.

Nachdem der „Vulkan-Express“ abgefahren war, fuhren wir bei strahlendem Sonnenschein mit einem Sonderzug aus Personenwagen in Richtung Oberzissen. Fotohalte gab es viele, aber es herrschte auch reger Ausflugsverkehr auf der Straße, der leider bei dem einen oder anderen Fotomotiv stresste. Ich hatte eine Überraschung vorbereitet. Als wir am Tunnelausgang standen schrillte auf einmal auf der Straße die Alarmglocke eines Feuerwehroldtimers.

Abgelenkt von diesem Geräusch und dem Anblick eines phantastisch gepflegten, in der Sonne rot strahlenden Löschfahrzeuges vom Typ Mercedes LF 15-TS (Baujahr 1955), hätte es bald den einen oder anderen vom Fotografieren des eigentlichen Motivs abgehalten. Nun galt es einige Fotopunkte aufzusuchen um diesen schönen Feuerwehroldtimer zusammen mit dem Dampfzug abzulichten. Nach mehreren Fotohalten mit und ohne Feuerwehr erreichten wir Oberzissen, den Endpunkt unserer heutigen Fahrt.

Gerne wären über die Steilstrecke nach Engeln gefahren, aber die derzeitigen Vorschriften erlauben dies leider nicht. Ein kleines Trostpflaster gab es dennoch; Michael Haubner, unser Zugführer, machte es möglich, noch bis zum Oberzissener Viadukt zu fahren. Schließlich ging es dann ohne Fotohalt zurück bis nach Niederzissen. Dort erwartete uns die Mannschaft der Freiwilligen Feuerwehr Bonn-Oberkassel in originaler Einsatzkleidung der fünfzi-

▼ *Mittels eines beigeestellten Personenwagens hat die Fotografengruppe auch die Fahrt eines Güterzuges nach Brenk begleiten können. Aus fotografischen Gründen ist man mit dem Zug bis zum Endbahnhof Engeln weitergefahren. Kurz vor dem Ziel entstand am 11. September 2020 diese Aufnahme vor dem Schellkopf oberhalb von Fußhölle.*

Foto: Albert Lehmann





▲ Am 12. September kam es in Niedertzissen zum Zusammentreffen des Dampf-Sonderzuges mit Lok 11sm und eines historischen Feuerwehrfahrzeugs vom Typ Mercedes LF 15-TS der Feuerwehr Bonn-Oberkassel.
Foto: Albert Lehmann

ger Jahre mit ihrem LF15-TS. Eindrucksvoll und voller Stolz demonstrierten sie mit den historischen Gerätschaften die Einsatzbereitschaft des Löschfahrzeuges, indem Sie der 11sm die Tender mit Wasser füllten. Zum Schluss gab es noch eine kleine Löschübung. Nun, die Sonne stand schon tief, mussten wir wieder zurück nach Brohl. Zwei wunderschöne, erlebnisreiche Tage gingen zu Ende. Die Speicherkarten der Fotografen waren voll, obwohl wir nicht alle Fotomotive haben machen können – Ein Grund, diese Veranstaltung im Jahr 2021 zu wiederholen.



▲ Das Orgateam der erfolgreichen Veranstaltung (v.l.n.r.): Michael Bleckmann von Tanago Eisenbahn-Reisen, Michael Haubner und Albert Lehmann.
Foto: Alfred Baumann

Diese tollen Tage wären ohne das hochengagierte Personal der Brohltalbahn so nicht möglich gewesen. Mein ganz besonderer Dank gilt hier Michael Haubner, der diese Fotoveranstaltung ermöglicht und mit viel Liebe und persönlichem Einsatz begleitet hat. Dank aber auch an Michael Bleckmann von Tanago Eisenbahn-Reisen für die Aufnahme meiner Idee in sein Reiseprogramm.

Albert Lehmann



Standort Neuwied

Wiederinbetriebnahme von Gleisanlagen

▲ Die Gleisanlagen auf dem früheren Rasselstein-Gelände in Neuwied werden wieder genutzt: Am 26. Oktober 2020 ist unsere V 95 mit einem der ersten dort beladenen Holzzüge auf den reaktivierten Gleisanlagen unterwegs. *Foto: Stefan Raab*

Nach Aufnahme der Ardagh-Verkehre in Weißenthurm, für welche wir als Notreserve drei E-Wagen für unseren Auftraggeber von der Fa. Rasselstein in Neuwied erworben hatten, war die Abholung dieser Wagen im Jahr 2017 eine der letzten Fahrten auf den Gleisanlagen des traditionsreichen Unternehmens Rasselstein in Neuwied. Lange war das Unternehmen in Neuwied der große Arbeitgeber und lieferte im Jahr 1835 sogar die Schienen für die erste Eisenbahnlinie Nürnberg – Fürth. Nach und nach wurde die Produktion nach Andernach verlagert, womit der dortige Standort zwischenzeitlich weitaus größer entwickelt ist, als es der durchaus enge Standort im Wiedtal je zugelassen hätte.

Nun rangieren wir seit etwa dem Beginn der Corona-Krise oftmals Holzzüge in Limburg oder auch Koblenz.

Unsere Kunden fragten aber immer wieder nach weiteren Kapazitäten auf der rechten Rheinseite, was den Gedanken an die brachliegenden Gleisanlagen der Fa. ASAS, welche das Gelände zwischenzeitlich erworben hat, nahelegte. Die Natur hatte sich in gut zwei Jahren wieder reichlich zurück genommen, was man ihr vor Jahren für den Gleisbau abgerungen hatte, womit die Gleise auch physisch zunächst nicht befahrbar waren. Für unseren Kunden, einen Holzhändler, boten wir die Unterstützung für die Wiederinbetriebnahme der Gleise an.

Einige Hürden waren zu nehmen: Brückenprüfungen, Grünschnitt, Weichen schmieren und instand setzen, Gleise und Weichen vermessen, Anträge schreiben, Versicherung abschließen, Anschluss- und Nutzungsverträge sowie Nutzungsbedingungen und Be-

dienungsanweisungen formulieren und Mitarbeiter einweisen usw. usf.. Und so konnte Ende Oktober der erste Leerholzzug in den vom Kunden neu angelegten Holzverladeplatz auf dem ASAS-Gelände einfahren.

Etwa zwei bis drei Holzzüge sollen nun pro Woche Neuwied verlassen, nachdem wir die Wagen ein-, um- und ausrangiert haben. Eine schöne Ergänzung für unsere Kapazitäten am Standort Neuwied.

Mindestens bis Ende des Jahres 2021, so schätzt unser Kunde, wird weiter Holz aus den umliegenden Wäldern gefahren werden. Man bemüht sich aber um Folgeaufträge für andere Güter, so dass die Gleisanlagen durchaus noch einige Zeit für Güterverkehre genutzt werden können.

Stefan Raab



Werkstattnotizen

▲ Unsere V 65 „Inge“ wird aktuell einer Hauptuntersuchung mit Neulackierung unterzogen.

Foto: Felix Keldenich

Dampflok 11sm

Mitte November wurde die turnusmäßig anstehende Kesselprüfung durchgeführt. Erwartungsgemäß bescheinigte der Befund des Sachverständigen die Mängelfreiheit, so dass wir entspannt der nächsten Prüfung in drei Jahren entgegensehen können. Wie schnell die Zeit vergeht: Im kommenden Jahr steht schon die erste Verlängerungsuntersuchung für die Lok an. Dann sind schon 6 Jahre seit der Wiederinbetriebnahme 2015 um.

Wagen 269

An dem Wagen, welcher noch immer auf dem Gelände der Handwerkskammer in Rheinbrohl von deren Auszubildenden restauriert wird, wurden nun erste Träger demontiert. Ersatz dafür wird derzeit angefertigt. Es wird sicher noch einige Monate dauern, bis der Wagen als solcher wieder erkennbar sein wird. Dann folgen aber erste Bilder, welche den Baufortschritt dokumentieren.

Lok 265 202 (V 65) „Inge“

In unserem Lokschuppen in Neuwied wird die Lok derzeit neu lackiert. Die Arbeiten zur Hauptuntersuchung sind weitgehend abgeschlossen, so dass die Maschine bald wieder in den Betrieb zurückkehren wird. Wenn an unserer 295 049 im kommenden Jahr die Fristarbeiten anstehen, wird die Maschine voraussichtlich unsere 360 573 in Weißenthurm vertreten, damit diese wiederum die 295 in Neuwied vertreten kann.

Tore am Lokschuppen

Am Brohler Lokschuppen haben wir die Schuppentore umfangreich saniert und gestrichen. Teilweise wiesen diese recht große Löcher am unteren Rand auf. Jetzt schließen sie wieder recht dicht.

Sanitärräume Lokschuppen Brohl

Mit Ausräumen des alten Sandlagers und Umlagerung der u. a. darin befindlichen Motorgeräte (Motorsägen etc.) in den Keller, welcher zuvor umfangreich aufgeräumt wurde, konnte endlich der Startschuss für die Neuerrichtung der Sanitärräume für den Lokschuppen erfolgen.



▲ Mohamed Ahmedan streicht die Tore am Brohler Lokschuppen nachdem diese umfangreich saniert worden sind.



▲ Wilfried Thelen (schaufelnd) und Andreas Thiel (stemmend) bei der Neuerrichtung der Sanitärräume im Lokschuppen.

Fotos: Stefan Raab

Entstehen werden Damen- und Herrentoiletten sowie ein Dusch- und Waschbereich für unsere Mitarbeiter. Der Toilettenbereich wird dabei auch von der Vorhallenseite zugänglich sein, damit wir unseren Gästen z. B. bei einem Bahnfest im Schuppen ordentliche Toiletten anbieten können. Sobald die

Arbeiten abgeschlossen sind, geht es an die Sozialräume im Lokschuppen, welche seit Jahrzehnten nach zeitgemäßer Ausstattung für unsere Mitarbeiter rufen.

Stefan Raab

Nikolausfahrten zu Corona-Zeiten

Anfang Mai sind wir coronabedingt verspätet in die Saison 2020 gestartet – als Teil des regionalen ÖPNV und gleichzeitig mit dem Saisonstart der u. a. in Engeln anschließenden Freizeit-Buslinien. Die relative Entspannung der Infektionslage ermöglichte uns im Frühherbst sogar ausgewählte Veranstaltungen mit beschränkter Teilnehmerzahl (wie „Wine & Dine“ oder die Brunchfahrten) wieder durchzuführen.

Intensive Diskussionen sind im Vorstand allerdings rund um die Nikolausfahrten entbrannt. Sind diese ebenso Teil des ÖPNV wie unsere Fahrten im Sommer? Handelt es sich doch um eine Veranstaltung? Und wie gewährleisten wir den Infektionsschutz bei üblicherweise vollen Zügen, durch die der Nikolaus hindurchgeht um jedes Kind persönlich zu beschenken?

Schnell war klar, dass die Nikolausfahrten in diesem Jahr anders stattfinden müssen als in den vergangenen Jahren. Die Fahrt an sich von A (Brohl) nach B (Oberzissen) und zurück kann sicherlich als Nahverkehrsleistung eingeordnet werden – das ist im Winter nicht anders als im Sommer. Dass der Nikolaus durch volle Züge geht, erschien aber nahezu ausgeschlossen!

Wir haben das Konzept planerisch daher so umgestellt, dass auch unter diesen erschwerten Bedingungen ein Erlebnis für die Kinder angeboten werden kann. Hauptänderung ist, dass

die Züge nur bis Burgbrohl fahren, wo der Nikolaus (der den Kindern an der Schweppenburg bereits zugewunken hat) die Reisenden und insbesondere die Kinder im Gastraum der Bahnhofsgaststätte empfängt! Einige Weihnachtsbuden im Bahnhofsbereich bieten den Reisenden heiße Getränke und kleine Snacks mit ausreichend Abstand – was im Zug in dieser Form undenkbar gewesen wäre. Die Kinder wiederum treten einzeln zum Nikolaus ein und dürfen sich eine der prall gefüllten Nikolaustüten aussuchen. Diese Lösung vergrößert die Abstände und funktioniert völlig kontaktfrei. Größere Abstände haben wir – zusätzlich zur ÖPNV-üblichen Maskenpflicht – natürlich auch im Zug gewährleistet: Bei sechs Waggons haben wir maximal 150 Fahrgäste pro Fahrt zugelassen, bei rechnerisch über 300 Sitzplätzen! So war es vorgesehen – doch es kam anders...

Diese Anpassungen haben wir im Vorfeld mit Ordnung- und Gesundheitsamt abgestimmt. Der Teil-Lockdown bis kurz vor Weihnachten zwang uns dann allerdings doch dazu, die Fahrten ganz abzusagen. Zwar hätte man womöglich eine Form finden können, die rechtlich und gesundheitlich sogar unbedenklich durchführbar gewesen wäre. Die zahlreichen Stornierungen seitens der Fahrgäste hätte aber letztlich auch keinen auskömmlichen Betrieb mehr ermöglicht.

Michael Hergarten

Neue Abendfahrt „Wine & Dine“ erfolgreich

Eine der wenigen in diesem Jahr durchgeführten Veranstaltungen war im September unsere neue „Wine & Dine“-Abendfahrt. Coronabedingt konnten andere Veranstaltungen ja leider nicht stattfinden; die Wine & Dine-Fahrt wollten und konnten wir aber, wenn auch mit den gegebenen Anpassungen, in kleinem Rahmen durchführen.

Mit dem neuen Produkt wollten wir erstmals „Klasse statt Masse“ bieten. Dem aufmerksamen Beobachter wird es nicht verborgen geblieben sein, dass wir 2020 weder eine Gambrinus- noch eine Früh-Kölsch-Fahrt angeboten hatten. Die rückläufigen Buchungszahlen bei diesen Angeboten bewogen uns zu den Überlegungen, ein höherwertiges Produkt zu bewerben. So ähnelt der Ablauf der Wine & Dine-Fahrt der eben-

falls für 2020 angesetzten Fahrt zum Beer-Tasting, welche mit einem Bier-sommelier der Mendiger Vulkan-Brauerei durchgeführt werden soll(te).

Die Fahrt beginnt im Bahnhof Brohl BE, an dessen Bahnsteig am 26. September neben unserem kleinen Zug auch ein Sommelier der Dagernova Ahrwein-Manufaktur mit einem ersten Sekt-Gruß bereitstand und erste interessante Informationen rund um die Weinverkostung gab. Bei der Fahrt durch die Abenddämmerung wurde beim Halt in Niederzissen eine weitere Flasche geöffnet. Ankunft in Engeln war dann bereits bei Dunkelheit, was aber ganz der gewünschten Atmosphäre entgegenkam.

Optisch hatten wir unsere Vulkanstube festlich eingedeckt und auch ein Feuer im Kaminofen entfacht. Unser Caterer Pierre Setzepfand hatte ein hochwertiges, dreigängiges Menü für den Abend gezaubert, welches natürlich ganz mit den dargebotenen Weinen korrespondierte und für breites Lob bei den, coronabedingt nur rund 30 Fahrgästen sorgte. Gegen 22:30 Uhr waren insgesamt sechs Weine der Dagernova verkostet und alle Gäste gesättigt, als unser Zugführer zur Rückfahrt unseres Zuges durch die Nacht pfiß. Gäste wie auch Personal waren vom Ablauf und den dargebotenen Speisen und Getränken sehr begeistert, so dass wir diese Fahrt wie auch das Beer-Tasting im nächsten Jahr wieder in den Veranstaltungskalender aufgenommen haben.

Stefan Raab



▲ Festlich eingedeckt und mit entfachtem Kaminfeuer erwartet die Vulkanstube in Engeln am 26. September 2020 die Gäste der neuen Abendfahrt „Wine & Dine“.

Foto: Stefan Raab

Flyer für die Saison 2021 liegen vor

Sicherlich haben Sie die dieser Ausgabe beigelegten neuen Flyer 2021 bemerkt. Wir freuen uns, diese Werbematerialien seit Mitte / Ende November vorliegen zu haben.

Vorausgegangen war in diesem Jahr die Überlegung, den bisherigen „Vorab-Flyer“ weiterzuentwickeln. Dessen Hauptaufgabe war es bislang, vor Erscheinen des „großen Jahresprospekts“ bzw. des Leporello frühzeitig an Interessenten für die Folgesaison herantreten zu können. Hauptzielgruppe waren und sind Busunternehmer und Veranstalter für Gruppenreisen. Für diese Zielgruppe wollten wir den Flyer nun gezielt ausbauen und die präsentierten Informationen noch besser auf Gruppen zuschneiden.

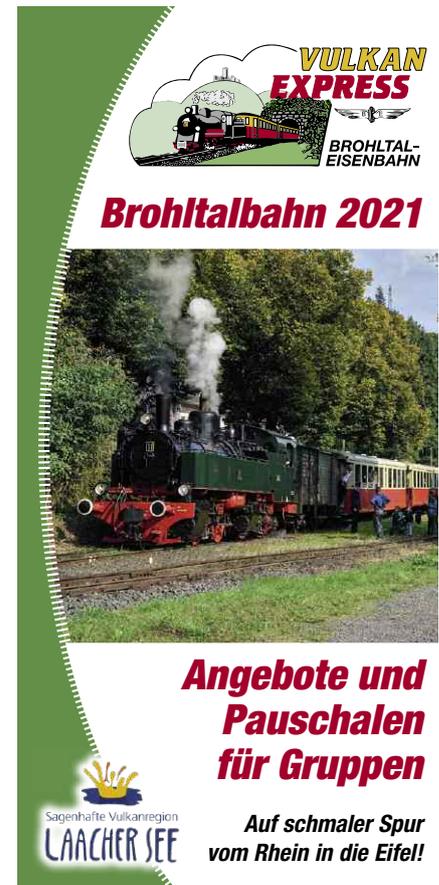
Neuer Gruppenflyer

„Angebote und Pauschalen für Gruppen“ ist entsprechend der neue Titel des Flyers, dessen Format beibehalten, der Umfang aber um eine Ausklappseite erweitert wurde. Das Falblatt enthält nun einen auf die Bedürfnisse von Gruppen reduzierten Fahrplanabdruck, die zugehörigen Gruppenfahrpreise und insbesondere Informationen zu den buchbaren Kombiangeboten und Pauschalen. Hierzu gehören Besuche im Kloster Maria Laach, beim Andernacher Geysir oder auch eine Kombination mit der Rheinschiffahrt (MS Beethoven) sowie kulinarische Angebote. Eine neu-

gestaltete Übersichtskarte rundet den Flyer ab. Mit der Überarbeitung haben wir zudem die Gelegenheit genutzt, das bislang recht überladen wirkende Titelblatt aufzuräumen und z.B. die Kontaktdaten auf die Rückseite zu versetzen.

Leporello aktualisiert

Nur ca. zwei Wochen nach dem neuen „Gruppenflyer“ ist auch unser Leporello für 2021 erschienen. Dieser richtet sich nach wie vor in erster Linie an Einzelreisende und Fahrgäste, die sich bereits im Zug befinden. Nochmals erweitern konnten wir nach Kundenrückmeldungen das auf der Rückseite abgedruckte Streckenband – so ist nun auch der Katharinaweg bei Brohl ebenso eingetragen wie die weiterführenden Radwege im Bereich Mayen. Wer sich bislang während der Fahrt fragte, wie wohl das Dorf unterhalb der Burg Olbrück oder jenes im Tal kurz vor Engeln heißt, findet nun ebenfalls Antworten in der Karte. Ebenso wurden für unsere Bahnhöfe die Höhenlage über NN ergänzt. Das Erscheinen des Gruppenflyers ermöglichte nun auch die Neugestaltung der Seite zu den Kombiangeboten, indem wir spezielle Gruppenangebote hier nun reduzieren und dafür z.B. das auch für Einzelreisende interessante Schiffsangebot prominenter darstellen konnten.



Ein Novum für beide Prospekte ist im Übrigen das Titelblatt: Erstmals seit 2001 bilden wir, abgesehen von gelegentlichem Einsatz von Gastloks, eine Dampfloks auf dem Titel ab – für die 11sm ist dies sogar eine Premiere! Zwar fahren wir nach wie vor meist mit Diesel. Wir sind aber der Meinung, dass auch wir mit dem „besten Pferd im Stall“ werben müssen und wollen!

Michael Hergarten

Bericht des Schatzmeisters

Spendenaktion 11sm: Folgender Betrag ist bis zum 31. Oktober 2020 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

675.481 €

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 11sm, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31. Oktober 2020:

Bernd Jung, Alsbach
 Ursula Breuer, Burgbrohl
 Chris Harraß, Königswinter
 Werner Kauffeld, Wuppertal

Tobias Baaden

Bilderbogen 11sm



Die im Oktober bereits deutlich früher einsetzende Abenddämmerung ermöglichte am 04. Oktober 2020 einige stimmungsvolle Aufnahmen vom Abrüsten der Dampflok 11sm nach einem erfolgreichen Dampf-Wochenende. Heizer Martin Bickenbach ist hier beim Abschmieren und Abrüsten der Maschine zu beobachten. Fotos: Patrick Schmidgen

Patrick Schmidgen

