

# Die Brohltalbahn



## Inhalt

Grußwort / Impressum	2	Gleissanierung: Zweiter Abschnitt in Arbeit	18
120 Jahre Brohltalbahn	3	Bericht aus der Werkstatt	19
Zeitungsartikel zum Bahnbau 1901 / 02	8	Lokeinsatz zum Geburtstag	21
Badeurlaub für die 11 <sup>sm</sup> ?	9	Jahresrückblick 2020 in Zahlen	21
Der Vorstand stellt sich vor – Teil 5	10	Gleisinstandsetzung in Neuwied	22
Personalwechsel in Niederzissen und Brohl	13	Bericht des Schatzmeisters	23
Triebwagen VT 30 – jetzt aber!	14	Neuer Termin für Bahnfest	23
Aus dem Archiv: Triebwagenbetrieb	17	Brohltalbahn im Garten: Modelle in 1:22,5	24

## I Grußwort

Liebe Freunde, Förderer und Mitglieder der IBS,

im Jahr 1982 lautete der Refrain eines Liedes der Band „Fehlfarben“: „Keine Atempause, Geschichte wird gemacht, es geht voran“. Im Rahmen der damaligen sog. „Neuen Deutschen Welle“ landete die Band mit ihrem Lied „Ein Jahr“ ihren einzigen Hit in den Charts und Hitparaden Deutschlands. Somit hatte der Titel des Liedes selbst letztlich nahezu eine seherische Vorhersage für die Dauerhaftigkeit der doch ansonsten eher erfolglosen Band getroffen. Im Brohltal verhält sich dies bei den aktuell durchgeführten Erneuerungsarbeiten an den Gleisen unserer Brohltalbahn vollkommen anders!

Demn tatsächlich: „Keine Atempause, Geschichte wird gemacht, es geht voran!“ Nachdem, wie bereits berichtet, der erste Gleisabschnitt zwischen Weiler und Niederzissen noch im zu Ende gehenden Jahr 2020 auf einer Länge von 1,2 Kilometern vollständig erneuert werden konnte, laufen die Arbeiten nun im unteren Brohltal zwischen Kilometer 1,0 und Schweppenburg-Heilbrunnen auf Hochtouren! Dank der Finanzhilfen des Landes und der Verbandsgemeinde Brohltal werden derzeit alle Gleisabschnitte auf Vordermann gebracht, die in den vergangenen Jahren nicht berücksichtigt werden konnten. Die Sanierung der Tunnelportale macht auf beiden Seiten der Tunnelröhre ebenfalls große Fortschritte. Selbstredend wird die historische Portalarhitektur dabei denkmalgerecht konserviert und erhalten.

Im Jahr 2021 feiern wir ein wichtiges Jubiläum unserer Brohltalbahn, denn die Strecke von Brohl nach Engeln wurde vor 120 Jahren nach einer nicht ganz dreijährigen Bauzeit am 14. Januar 1901 offiziell dem Eisenbahnbetrieb übergeben. Um das gebührend zu feiern, wird nach vier Jahren erstmals wieder ein großes Bahnfest stattfinden. In der Hoffnung auf eine deutliche Eindämmung der Covid-19-Pandemie und eine dann hohe Impfungsrate, möchten wir dieses mit Ihnen, anders als angekündigt, nicht im August, sondern am ersten Wochenende in den rheinland-pfälzischen Herbstferien, am Samstag und Sonntag, 09. und 10. Oktober 2021, gebührend feiern!

Derzeit stimmen wir den Rahmen des Bahnfestes auch mit den im Tal ansässigen Vereinen ab, da wir dieses große Jubiläum von 120 Jahren besonders intensiv mit allen Unterstützern und Freunden unserer Bahn im Brohltal vorbereiten und gestalten möchten.

Nachdem die Finanzierung unserer 11<sup>sm</sup> zwar noch nicht ganz abgeschlossen, aber doch weit gediehen ist, hat sich der Vorstand dazu entschlossen, ein neues Spendenprojekt ins Leben zu rufen: zum Erhalt und zur Wiederaufbereitung unseres seit 2009 abgestellten Dieseltriebwagens VT 30. Mehr zu diesem sehr wichtigen Vorhaben lesen Sie ab Seite 14 in diesem Heft.

Wie immer an dieser Stelle, danke ich Ihnen allen für Ihre großartige Unterstützung, sowohl als Mitglieder unserer Interessengemeinschaft und natürlich auch als Förderer und Freunde unserer Brohltalbahn.

Ihr Stephan Pauly, Vorsitzender der IBS

## I 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  
Penningskamp 9, 44263 Dortmund-Hörde  
Tel.: 02 31 / 2 88 62 62 - E-Mail: [presse@brohltalbahn.de](mailto:presse@brohltalbahn.de)

### Satz und Layout:

Robert Schittko, Oberwinter

### Druck und Verarbeitung:

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

### Mitgliederbeiträge: (seit 01. Januar 2002)

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

### Konten der IBS:

#### Für Beiträge:

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

#### Für Spenden:

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

### Erscheinungsweise: vierteljährlich

**Redaktionsschluss** für die Ausgabe 2 / 2021 ist der  
31. Mai 2021

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

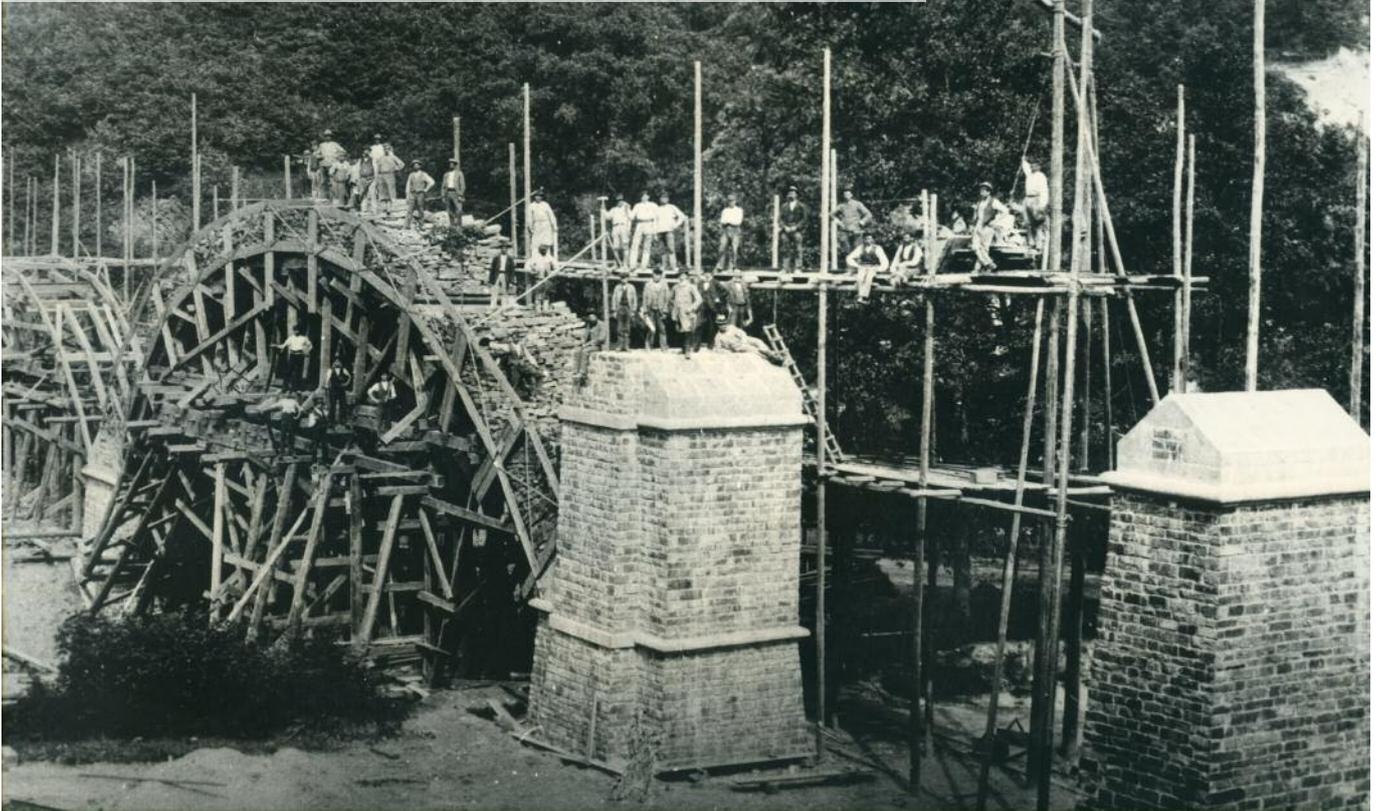
**Titelbild:** Mit VT 30 hoch hinaus: Am 17. Juni 2007 überquert der nachschiebende Triebwagen am Schluss eines von der HSB-Gastlok 99 6101 geführten Personenzuges nach Engeln den Oberzissener Viadukt. Foto: Walter Brück

### Sonderfahrten / Termine

- 24. / 25. April: Dampfbetrieb mit Lok 11<sup>sm</sup>
- 08. Mai: Abendfahrt zum Beer Tasting
- 09. & 30. Mai: Frühstücksfahrt
- 23. / 24. Mai: Dampfbetrieb mit Lok 11<sup>sm</sup>
- 01. Juni: Start des Schiffsanschlusses MS Beethoven
- 12. / 13. Juni: Dampfbetrieb mit Lok 11<sup>sm</sup>

# 120 Jahre Brohltalbahn

Seit 1901 verbindet die Schmalspurbahn Rhein und Eifel



▲ Diese Aufnahme aus der Zeit um die Jahrhundertwende 19. / 20. Jahrhundert zeigt eindrucksvoll den Bau des Tönssteiner Viadukts. Die Pfeiler sind schon fertiggestellt und das hölzerne Stützgerüst zur Erstellung der Bögen installiert.

Seit nunmehr 120 Jahren ist das Brohltal auf dem Schienenstrang mit der „großen weiten Welt“ verbunden. Was mit schweren Transporten voller Vulkangestein und kleinen Triebwagen für den Personenverkehr begann, hat sich heute zu einem beliebten Ausflugsverkehr entwickelt: Der „Vulkan-Expresß“ zeigt Jahr für Jahr Tausenden Gästen die Schönheit des Brohltals. Gebaut wurde die Strecke aber in erster Linie für den Güterverkehr.

## Güterverkehr gab den Anstoß zum Bahnbau

Als 1858 die linksrheinische Eisenbahnstrecke von Köln nach Koblenz fertig gestellt war und damit Brohl einen eigenen Bahnhof erhielt, entstanden Pläne, auch das Brohltal mit einer Bahnlinie zu erschließen, um die dort lagernden Vulkangesteine Trass, Basalt,

Tuffstein oder Phonolith wirtschaftlich zu erschließen.

Die Bedingungen dafür waren allerdings schwierig, denn vor allem im oberen Teil ist das Tal ausgesprochen steil und eng. Außerdem waren viele Varianten hinsichtlich des oberen Endbahnhofs, der Streckenführung, der Spurweite und der Finanzierung im Gespräch. Immer wieder wurden neue Pläne entwickelt und schließlich doch verworfen.

Konkrete Formen nahm das Projekt erst an, als 1895 die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) gegründet wurde. Im Frühjahr 1898 begannen die Bauarbeiten für die Strecke. Aus Kostengründen und wegen des schwierigen Geländes entschied man sich für eine Schmalspurbahn mit der Spurweite von einem Meter.

23,83 Kilometer Strecke mit einem Tunnel, zwei Viadukten und einigen Brücken waren zu bauen – von Brohl am Rhein über Oberzissen und von dort weiter über Engeln und Weibern bis nach Kempenich. Nicht der Personenverkehr, sondern der Transport von Gütern stand von Anfang an im Vordergrund.

Da der Phonolith-Steinbruch bei Brenk und die Weiberner Tuffsteinbrüche einen Gleisanschluss brauchten, entschloss man sich, in Oberzissen das Brohltal zu verlassen und die Bahntrasse von dort an den Hängen des Brenkbachtals steil ansteigend weiterzuführen. Diese 5,5 Kilometer lange Steilstrecke nach Engeln mit einer Neigung von 1:20 (5%) wurde mittels eines Zahnstangenabschnitts überwunden.

Die Entscheidung für diese Streckenführung zahlt sich letztlich noch heute aus: Der Phonolith-Steinbruch versendet bekanntermaßen auch 2021 Vulkan-  
gestein auf der Schiene, da die engen und steilen Straßen rund um Brenk Lkw-Transporte nur in begründeten Ausnahmefällen, z.B. während Gleisbauarbeiten, zulassen. Mit unseren modernen Containerzügen betreiben wir dabei einen der letzten öffentlichen Güterverkehre auf deutschen Schmalspurgleisen!

### Die ersten Betriebsjahre

Der Eröffnungszug fuhr am 12. Januar 1901 über die Teilstrecke von Brohl nach Engeln, zwei Tage darauf wurde der Regelbetrieb aufgenommen. Wenige Monate später traf der erste Zug in Weibern ein. Am 07. Januar 1902 konnte schließlich das letzte Teilstück bis Kempenich feierlich eingeweiht werden.

Das Güteraufkommen wuchs in den ersten Betriebsjahren stetig an. Schnell zeigte sich, dass die zunächst beschafften Zahnradlokomotiven für die immer schwerer werdenden Züge viel zu schwach waren. Aus diesem Grund wurden ab 1903 auf der Talstrecke bis Oberzissen Dampflokomotiven der Bauart Mallet eingesetzt, wovon die Lok 11<sup>sm</sup> bis heute erhalten ist. Für die Teilstrecke beschaffte man stärkere Zahnradmaschinen in Form der Loks 1z bis 5z. Erst ab den 1930er Jahren wurden mit den Dampfloks I und II Maschinen beschafft, die technisch in der Lage waren, Züge ganz ohne Zahnrad die Teilstrecke hinaufzuziehen.

### Personenverkehr mit Triebwagen

Bis in die 1920er Jahre erfolgte der Personenverkehr im Mischbetrieb, in sog. „Güterzügen mit Personenbeförderung“, die an fast jedem Bahnhof zeit-  
aufwendig rangiert wurden. Für die knapp 24 Kilometer von Kempenich

nach Brohl brauchte ein solcher Zug nicht selten zweieinhalb Stunden, nicht immer zum Vergnügen der Fahrgäste.

Mit dem 1925 in Betrieb genommenen Triebwagen VT 50 konnte die Fahrzeit halbiert werden. Der Triebwagen wurde ursprünglich von einem Benzolmotor angetrieben und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h. Einem Trend der damaligen Zeit entsprechend, erhielt der VT 50 im Jahre 1932 ein Aggregat für den Holzgasantrieb. Aus heutiger Sicht ein durchaus fortschrittlicher Gedanke: Bestückt mit dem nachwachsenden Rohstoff Holz konnte der VT 50 auf diese Weise große Mengen des damals teuren Erdölprodukts Benzol einsparen. Zuvor hatte sein Benzolverbrauch bei bis zu 100 Litern auf 100 Kilometern gelegen. Man war also seinerzeit bei der Brohltalbahn sehr fortschrittlich und beschäftigte sich auch mit alternativen Antriebsformen – ein Thema, das vor dem Hintergrund des Klimawandels heute



▲ Im Januar 1902 erreichten die Züge der Brohltalbahn schließlich auch Kempenich. Den uns vorliegenden Informationen zufolge ist hier der erste Zug am einstigen Endbahnhof zu sehen. Die kleinen zweiachsigen Wagen und eine der ersten Zahnradloks machen deutlich, dass die erste Ausstattung der Brohltalbahn deutlich bescheidenere Betriebsmittel aufwies als in späteren Zeiten.



▲ Der Oberzissener Viadukt befand sich Anfang des 20. Jahrhunderts noch in freier Landschaft. Der Blick auf Burg Olbrück ist heute noch möglich, allerdings ist hier schon vor Jahrzehnten ein großes Wohngebiet entstanden. Der bergwärts fahrende Zug zeigt einen der üblichen Güterzüge mit Personenbeförderung, der in diesem Fall sogar Normalspurwagen auf Rollwagen mitführt.

aktueller denn je ist. So befasst sich auch die Bahnbranche mit dem Ziel einer CO<sub>2</sub>-Reduzierung intensiv mit den Möglichkeiten von Wasserstoff- und Akkuantrieben. Vielleicht ist dies auch eine Perspektive für die Zukunft der Brohltalbahn?!

Zur Verstärkung des Personenverkehrs wurden 1935 von der seinerzeit auf Normalspur umgebauten Köln-Bonner Eisenbahn weitere Trieb- und Beiwagen hinzugekauft und 1939 auf vergleichsweise sparsame Dieselmotoren umgebaut. Der Oldtimer VT 50 ist als einziges Originalfahrzeug erhalten geblieben und wird bis heute als Salonwagen „VB 50“ im „Vulkan-Expres“ eingesetzt.

### Wechselhafte Jahrzehnte

Der Personenverkehr erlebte gleichwohl ein ständiges Auf und Ab. Ab 1927 wurde die Schiene zum Ausgangspunkt für ein

ganzes Nahverkehrsnetz. So erwarb die Brohltalbahn Autobusse, die eine Zubringerfunktion übernahmen und zunehmend auch den Zugfahrplan ergänzten.

Ab 1958 brachen die Fahrgastzahlen trotz allem rapide ein, da auch in der Eifel mit steigendem Wohlstand und aufgrund der extrem autofixierten Verkehrspolitik immer mehr Menschen einen eigenen Pkw nutzten. Als am 27. April 1961 in einer Kurve bei Brohl der Triebwagen VT 52 mit einem von der Lok IV gezogenen Güterzug zusammenprallte, wurde noch im gleichen Jahr der Personenverkehr auf der Schiene ganz eingestellt und auf bahneigene Busse verlagert.

Der Güterverkehr stand vor ähnlichen Herausforderungen: Ab Ende der 1950er Jahre schien er der Konkurrenz auf der Straße nicht mehr gewachsen. Einer-

seits hatten einstmals für die Bahn wichtige Firmen ihre Produktion im Brohltal eingestellt (z. B. die Brohltal AG in Weiler) oder ihren Transport auf Lastwagen verlagert. Andererseits waren die Dampflokomotiven der Brohltalbahn im Betrieb sehr aufwändig und teuer.

Um wieder wettbewerbsfähig zu werden, wurden 1965 zwei Diesellokomotiven (D 1 und D 2) beschafft. Obwohl es sich um verhältnismäßig kleine Maschinen handelte, zeigte sich schnell, dass sie ohne weiteres in der Lage waren, alle noch vorhandenen Dampfloks zu ersetzen. Kurz darauf wurde mit der D 3 eine weitere Diesellok gleichen Typs in Dienst gestellt. Diese Rationalisierung brachte den gewünschten wirtschaftlichen Erfolg.

Ab den 1970er Jahren machte der Transport von Phonolith aus dem Brenker



▲ Die Umstellung des Personenverkehrs auf Triebwagen brachte nicht nur bzgl. der Reisezeiten einen Qualitätssprung. VT 50 (der heutige Salonwagen VB 50) ist hier auf dem Tönissteiner Viadukt zu sehen, im Hintergrund der Tönissteiner Tunnel durch die Trasswand, deren unter dem Viadukt erkennbaren Abbau- und Lagerstätten heute als „Trasshöhlen“ auf einem Wanderweg begehbar sind.

Fotos: IBS-Archiv

Bruch den Löwenanteil des Gütervolumens aus. Der hinter Brenk liegende Streckenabschnitt nach Kempenich wurde allerdings immer seltener befahren und war zudem in einem schlechten Zustand. Die Strecke hinter Engeln wurde daher auf Druck der Aufsichtsbehörde am 01. Oktober 1974 stillgelegt und innerhalb von zwei Jahren abgebaut – aus heutiger Sicht eine fatale Entscheidung, denn nur ein (!) Jahr nach Abschluss der Demontage startete der erste touristische „Vulkan-Express“. Leider sind heute weite Teile der ehemaligen Trasse überbaut, so dass eine neuerliche Verlängerung der Strecke allenfalls noch bis zum Ortseingang von Weibern halbwegs realistisch erscheint.

### Eine neue Ära: Der „Vulkan-Express“

Vor dem Hintergrund des zurückgehenden Güterverkehrs suchte die BEG nach einem weiteren Standbein. Die landschaftlich attraktive Region bot beste Voraussetzungen für einen touristischen Ausflugsverkehr, der am 25. März 1977 mit der 1972 von der Kreisbahn Leer – Aurich – Wittmund übernommenen Diesellok D4 und dem Salonwagen VB 50 startete. Um dieses Erlebnis von Bahn und Landschaft auf eine kurze und prägnante Formel zu bringen, erhielt der Zug den klangvollen Namen „Vulkan-Express“.

Als der Phonolith-Steinbruch 1987 die Transporte vollends auf die Straße verlagert wollte, schien das Ende der

Schmalspurbahn dennoch gekommen. Dies war der Moment, in dem rund 100 Eisenbahnbegeisterte beschlossen, durch ehrenamtliche Arbeit den Fortbestand der Bahn zu sichern. Am 02. September 1987 gründeten sie unsere „Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn“ (IBS), die die Brohltalbahn zunächst ehrenamtlich unterstützte. Als die Bahn 1991 endgültig stillgelegt werden sollte, gründete die IBS eine eigene Betriebs-GmbH und übernahm damit den gesamten Fahrbetrieb in eigene Hände.

Mit heute jährlich über 60.000 Fahrgästen haben wir den „Vulkan-Express“ zu einem touristischen Wirtschaftsfaktor in der Vulkanregion Laacher See ausbauen können! So konnten nicht nur die



▲ Am 31. August 1985 ist die damalige Stammlok D 4 mit dem VB 50 und dem „Cabrio“ 458 auf der Steilstrecke zwischen Oberzissen und Brenk unterwegs. Diese Zugzusammenstellung war nur 1985 möglich, da die D 4 anschließend verkauft wurde. Foto: Volkhard Stern

▼ Die Wiederinbetriebnahme der original Brohltaler Dampflokomotive 11<sup>sm</sup> war zweifellos ein Highlight in der bisherigen Vereinsgeschichte der IBS. Im Juni 2016 war die Lok mit einem Sonderzug auf der Brohler Hafenbahn unterwegs. Foto: Gunther Lange

Besucherzahlen stetig gesteigert, sondern 2015 sogar die originale Mallet-Dampflokomotive 11<sup>sm</sup> wieder in Betrieb genommen werden! Über touristische Buslinien ist die Bahn inzwischen auch mit Maria Laach / Laacher See und Mendig (Vulkanmuseum Lava-Dome / Vulkan-Brauerei) verknüpft und somit ein wichtiges Bindeglied zwischen den touristischen Attraktionen der Region geworden.

#### Bahnfest am 09. / 10. Oktober 2021

Diesen Erfolg möchten wir im Herbst kräftig feiern: Mit einem großen Bahnfest am 09./10. Oktober sollen der „Vulkan-Express“ und vor allem das 120-jährige Bestehen der Brohltalbahn ausgiebig gewürdigt werden. Näheres hierzu werden wir in der nächsten Ausgabe berichten können.

Wer sich noch intensiver mit der Historie der Brohltalbahn beschäftigen möchte, dem sei die ausführliche Darstellung auf unserer Homepage empfohlen:

<http://vulkan-express.de/die-brohltalbahn/historie>.

Michael Hergarten



# Zeitungsmaterial zum Bahnbau 1901 / 02

Bonn, 2. Januar

\* **Bahn durchs Brohltal.** Endlich ist der schon seit Jahren gefasste Plan zur Erbauung einer Bahn durch das landschaftlich und geologisch gleich interessante Brohltal verwirklicht worden. Von Brohl am Rhein an liegt die Strecke im Großen und Ganzen tief im Innern der Eifel schon fertig da bis hinauf nach Weibern, und Anfang Januar wird die Teilstrecke von Brohl bis Niederzissen bereits dem Verkehr übergeben werden. Gleich schon am Ausgangspunkte dieser, von der Westdeutschen Gesellschaft erbauten Schmalspurbahn hat die Anlage bedeutende Veränderungen hervorgerufen. Unabhängig von ihr ist am Rheinufer ein großartiger Sicherheitshafen mit hohen Schutzdämmen errichtet worden. Es wird sich dadurch auch ein reger Werftverkehr in Brohl entwickeln. Um zum Rheine und zur Landstraße zu gelangen, mußte die neue Bahn in hoher Ueberführung die Staatsbahn überbrücken, und gleicherweise überschreitet sie auf gewaltigen Gemölbebogen das Bett des Brohlbaches. Die Hauptanlagen der Bahn liegen gleich unterhalb Brohl am Rande der gewaltigen Berggehänge des Rheinthales. Große Erdauffschüttungen und Abtragungen waren an jener Stelle erforderlich, und besonders mußte ein vorspringender Felsgrat gänzlich weggesprengt werden, um der Linie den Eintritt ins Brohltal zu ermöglichen. Vor dem Bade Tönnisstein überschreitet sie in einem kühn angelegten Viaducte den Bach und die Landstraße. Sie durchbricht gleich dahinter in einem Tunnel einen Bergvorsprung, um oberhalb die schon weniger schroffe Thalstrecke bei Burgbrohl zu gewinnen, in der sie, stets dem Laufe des Baches folgend, bis Niederzissen emporsteigt. Aber bald hinter diesem Orte, bei Oberzissen, beginnt wieder eine schwierigere Strecke. Die Bahnlinie überschreitet auf hohem Damm und Durchlaß das Thal, durchschneidet den jenseitigen Berggrücken und wendet sich dann mit ziemlich beträchtlicher Steigerung den fernen Tuffbergen von Weibern zu. Dort findet die Bahn vorläufig ihr Ende. Später soll sie bis zum Dertchen Kempenich am Fuße der hohen Eifelrücken führen, deren wald und buschbedeckte Kämme die Wasserscheide zwischen der Netze und Brohl und den Quellbächen des Kesselfinger Baches bilden, der sich bei Brück mit der Ahr vereinigt. Der leichtere Versand wird dem Steinbruchbetrieb unzweifelhaft bedeutenden Aufschwung bringen.

[Fortsetzung nicht überliefert]

► Die noch junge Brohltalbahn hatte bereits mit Eingriffen in den Bahnbetrieb zu kämpfen, von deren Sanktionierung der General-Anzeiger am 23. November 1901 berichtete.

▼ Mit einer vergleichsweise kleinen Mitteilung informierte die Bonner Volkszeitung im Januar 1902 schließlich über die Eröffnung der Reststrecke zum Endpunkt Kempenich.

\* **Abenau 8. Jan.** Gestern ist die 4,97 Kilometer lange Reststrecke Weibern-Güterbf.-Kempenich der Brohltal-Eisenbahn mit den Stationen Weibern-Personenbf. und Kempenich dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

◀ Der General-Anzeiger aus Bonn enthielt am 02. Januar 1901 einen ausführlichen Bericht über die Fertigstellung der „Bahn durchs Brohltal“ und beschreibt in ausdrucksvollen Worten die vorangegangenen Baumaßnahmen.

▼ Die Ausgabe vom 20. September 1901 erteilte u. a. Auskunft über die gestiegenen Baukosten des Brohltalbahn.

Bonn, 20. September.

\* **Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft.** In 1900—01 wurde der Betrieb auf der Teilstrecke Brohl bis Güterbahnhof Weibern eröffnet, für die Reststrecke bis Kempenich ist die Baufrist bis 1. Januar 1902 ausgedehnt. An Mehrkosten gegenüber dem Voranschlag werden bis jetzt 975.000 Mk. verzeichnet, wie der Bericht bemerkt, als Folge unerwartet hoher Grunderwerbskosten, Verzögerungen in der Bauausführung, theuere Materialpreise und Arbeitslöhne, sowie Erweiterungen und Ergänzungen der Bahnanlagen. Inzwischen im Brohltal neu entstandene industrielle Anlagen, die größeren Verkehr erwarten lassen, machen eine Vermehrung der Betriebsmittel um 60 offene Güterwagen und zwei vierachsige Personenwagen, sowie die Einrichtung besonderer Umladevorrichtungen auf dem Hafenbahnhof Brohl erforderlich. Zur Befreiung der so erwachsenen und noch entstehenden Mehrkosten hatte die außerordentliche General-Versammlung vom Januar d. J. beschlossen, bei der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft, der der Bahnbau übertragen ist, eine schwebende Schuld von 1,20 Millionen Mark aufzunehmen, abhebbar in Theilbeträgen und verzinslich mit 1 pCt. über Reichsbank-Diskont. Ueber die endgültige Deckung des Geldbedarfs schweben noch Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde. Vereinnahmt wurden im Ganzen aus dem Betrieb während des Jahresrestes (2½ Monate) 14.088 Mk., verausgabte 13.162 Mk. Das ungünstige Verhältniß zwischen Einnahmen und Ausgaben resultirt aus der Unmöglichkeit, schon jetzt das Personal voll auszunützen. Das Bau-Konto figurirt mit 3,87 Millionen Mark bei 3,70 Millionen Mark Actienkapital. Die Bau-Reserve hat sich durch Entnahme von 37.000 Mk. für Actienstempel auf 20.368 Mk. vermindert; durch Zuweisung des dreimaligen Reingewinns von 18.232 Mk. wachse sie wieder auf 38.599 Mk.

\* **Aus dem Brohltal, 19. Nov.** Schon öfters ist darüber geklagt worden, daß auf der neu erbauten Brohltalbahn-Strecke Schienen und Zahnradstangen mit Steinen belegt wurden. Am Sonntag ist es gelungen, zwei der Uebelthäter — halbwüchsige Burschen — auf frischer That zu ertappen. Eine tüchtige Tracht Prügel, die den Thätern gleich an Ort und Stelle ausgezahlt wurde, hat diesen wohl zum Bewußtsein gebracht, daß man derartige Streiche nicht ungestraft machen darf. Demnächst soll jeder erwiesene Einzelfall zur Anzeige gelangen.

Die gezeigten Zeitungsausschnitte sind transkribiert und nach Originalvorlage zeilengetreu gesetzt.

# Badeurlaub für die 11<sup>sm</sup>?

Was viele von uns erträumen, gerade in den Zeiten dieser schweren Pandemie, will sich unsere Dampflokomotive 11<sup>sm</sup> im Juli dieses Jahres gönnen, einen Badeurlaub am Meer, noch dazu im schönen Nachbarland Frankreich. Wie das, werden sich unsere erstaunten Mitglieder fragen, gefällt es der Lok in der Eifel nicht mehr? Keine Sorge, es handelt sich nur um einen kurzen Ausflug, nicht mehr, aber auch nicht weniger.

**11<sup>sm</sup> in Frankreich**  
**04. / 05. Juli 2021**

Im Herbst letzten Jahres hatte uns über Michael Haubner eine Anfrage vom rührigen Verein Chemins de fer de la Baie de Somme (CFBS) erreicht. Diese Vereinigung betreibt in Nordost-Frankreich eine meterspurige Museumsbahn, die sich ausgehend von dem Örtchen Noyelles-sur-Mer rund 26 km rund um die Mündung der Somme in die Nord-

see erstreckt. Mit 9 Lokomotiven, darunter 6 Dieselloks und ein Triebwagen, sowie 27 historischen Personenwagen wird im Rahmen der jährlichen Fahrsaison ein Ausflugsverkehr angeboten, der 2019 die stolze Zahl von 200.000 beförderten Reisenden ergeben hat.

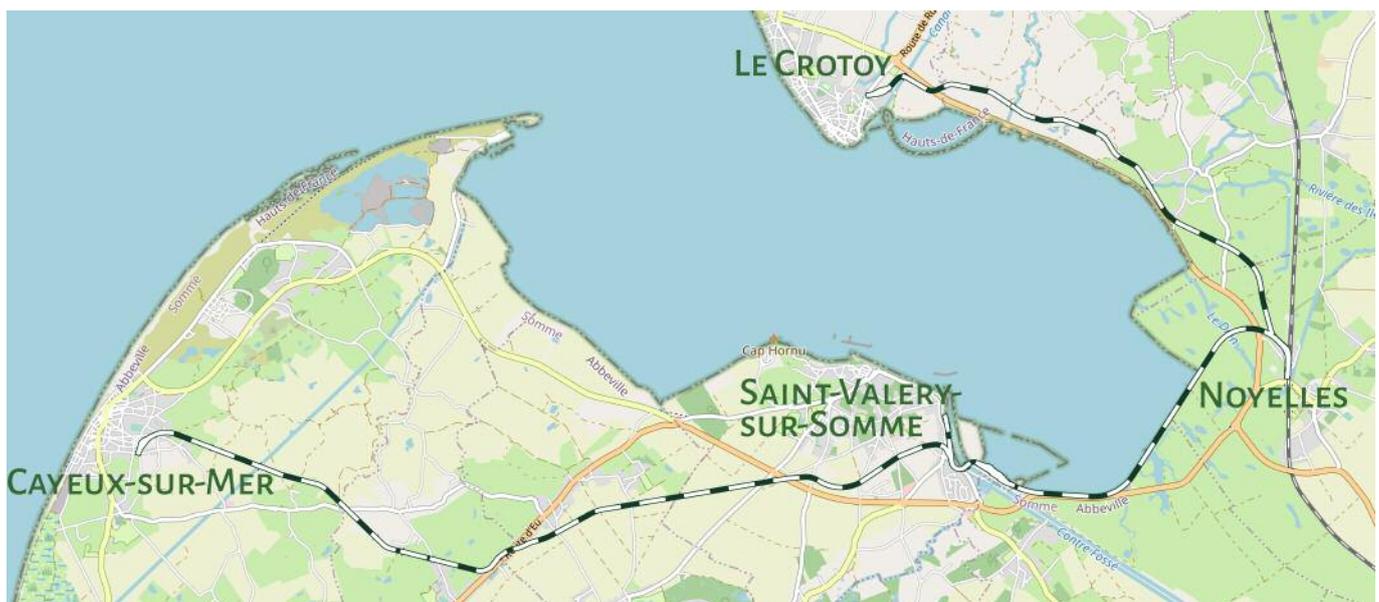
Die CFBS feiert 2021 das fünfzigjährige Bestehen ihrer Vereinigung und will dies am 04. und 05. Juli mit einem internationalen Dampffest („Fête de la vapeur“) begehen, wie sie das schon seit 1996 im drei- bis fünfjährigen Rhythmus veranstaltet. Beim letzten Festival 2016 waren immerhin 13 Dampfloks im Betrieb zu erleben, unter anderem die Lok 99 6001 der Harzer Schmalspurbahnen. Zur diesjährigen Fête sind neben Dampflokomotiven anderer französischer Bahnen auch wieder Loks aus mehreren europäischen Ländern wie Belgien, Deutschland, Großbritannien und der Schweiz eingeladen. Die 11<sup>sm</sup> wird sich also in illustrierender Umgebung befinden, und wir hoffen sehr, dort auch auf unsere Freunde vom Velay-Express mit ihrer Mallet-Lok zu treffen. Die Kosten werden sich übrigens in Gren-

zen halten, da die CFBS einen großen Teil davon übernimmt. Vom Brohltal wird sich die Maschine etwa 14 Tage beurlauben, da sie in Frankreich von den dortigen Eisenbahnbehörden abgenommen werden muss und Probefahrten sowie vermutlich kleinere Anpassungen erforderlich sind.

Der Vorstand hat in enger Abstimmung mit der Geschäftsführung unserer Betriebs-GmbH eine kleine Mannschaft zusammengestellt, die die Lok im Juli nach Frankreich begleiten wird. Weitere IBS-Aktive und Vorstandsmitglieder fahren ebenfalls an die Somme, um das Kernteam zu unterstützen und um Werbung für den „Vulkan-Express“ zu machen.

Jetzt müssen alle nur noch die Daumen drücken, dass im Sommer dieses Jahres so viel Normalität in Europa zurückgekehrt sein wird, dass wir dieses Fest aus vollem Herzen feiern können!

*Heinz-Wolfgang Lehner*



▲ Die Strecke der CFBS verläuft um die Mündung der Somme herum: Von Cayeux-sur-Mer im Westen geht es am Südufer über Saint-Valéry-sur-Somme nach Noyelles-sur-Mer, wo SNCF-Anschluss besteht. Nordwestlich führt die Strecke weiter nach Le Crotoy am Nordufer.

Grafikgrundlage: OpenStreetMap

## Der Vorstand stellt sich vor – Teil 5



▲ Am 30. September 1989 ist der seinerzeit gerade 22 Jahre alte Stephan Pauly vor einer seiner ersten Fahrten als frisch geprüfter Zugführer zu sehen. VT 30, hier noch als VT 53 beschriftet, ist dem seinerzeit typisch bunten Wagenzug vorgespannt. Im Hintergrund sind Michael Haubner und Wilfried Thelen zu erkennen.  
Foto: Volkhard Stern

Mit dieser Ausgabe unserer Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“ beenden wir die Vorstellung der Vorstandsmitglieder. Nachdem unser Vorsitzender Stephan Pauly in den vorangegangenen vier Folgen seine Kollegen und die einzige Kollegin des Vereinsvorstandes unserer IBS vorgestellt hat, ist er nun selbst als Letzter an der Reihe.

Wie viele von uns wurde Stephan bereits in der Kindheit mit dem Eisenbahn-Virus „infiziert.“ Seine erste Begegnung mit der Brohltal-Eisenbahn hatte er bereits in sehr jungen Jahren. Er war noch nicht ganz vier Jahre alt, als ihn seine Tante Lina und deren Mutter 1970 zum ersten Mal mit nach Brohl nahmen. Dort wurde eine Freundin der beiden besucht, Lena (Magdalena) Patron, deren Mann Johann („Patrons Juann“) von 1924 bis 1964 als Umlade-

meister und damit als Chef des Umladebahnhofs von Brohl in den Diensten der alten Brohltal-Eisenbahn GmbH gestanden hatte. Familie Patron wohnte direkt an der Bahnschranke in der Leo-Stausberg-Straße, und so bot das Wohnzimmerfenster nicht alleine einen wunderbaren Blick auf die über die linke Rheinstrecke dahinbrausenden Züge. Auch das auffällige Dreischienengleis, das noch heute als Auszuggleis zum Rangieren parallel zu den Gleisen der Rheinschiene verläuft, weckte die Neugierde des kleinen Stephan. Kannte er bis dahin die Eisenbahn von der heimischen Fleischmann-Ho-Modelleisenbahn (mit Zahnradbahn!) doch eigentlich nur zweischienig.

Viele Spaziergänge zogen den alten Herrn Patron mit Stephan an der Hand immer wieder an dessen alte Wirkungs-

stelle in den Umladebahnhof zurück, so dass viele Besuche der Tanten Kunz bei ihrer Freundin Lena Patron in Brohl, selbst noch nach dem Tode Herrn Patrons, häufig entlang der Brohltalschienen verliefen. Faszinierend fand Stephan auch, dass auf den Güterzügen in Brohl in regelmäßigen Abständen, alle zwei, drei Güterwaggons, Rangierer mit leuchtend gelben Helmen saßen. Erst viel später wurde ihm klar, dass noch bis weit in die 1970er Jahre viele der aus G- und GG-Waggons gebildeten Güterzüge handgebremst von der Strecke im Tal in den Hafen begleitet wurden.

So war es also keine große Urlaubsreise, die Stephan erstmals mit der Welt der Eisenbahn in Berührung brachte, sondern die Fahrten im Nahverkehr der damaligen Deutschen Bundesbahn in

grünen B4yg-Wagen vom heimischen Sinzig in das geheimnisvolle Brohl, wo es tatsächlich eine Eisenbahn gab, die auffälliger Weise statt der üblichen zwei, scheinbar drei Schienen brauchte, um darüber rollen zu können.

Mit dem Heranwachsen löste sich dann natürlich auch dieses (wie so viele) Rätsel der Kindheit und bald war klar, dass es neben den regelspurigen Eisenbahnen auch solche mit geringerer Spurweite – die Schmalspurbahnen – gab und dank der IBS ja bis heute im Brohltal auch noch gibt.

Bei Ausflügen mit den Eltern in das nahe und für Stephan nicht weniger faszinierende Maria Laach, das seiner Benediktinerabtei, der gregorianischen Gesänge der Mönche und der romanischen Architektur wegen eine nicht geringere Anziehungskraft auf Stephan ausübte, wurde bei den Heimfahrten nach Sinzig stets das beeindruckende Tönissteiner Viadukt unterquert. Bei winterlicher Witterung entdeckte er von der Straße sogar das östliche Tunnelportal und hoffte bei jeder Fahrt mit dem Pkw sehnsüchtig darauf, endlich einmal einen Blick auf einen aus dem Tunnel herauskommenden Zug zu erhaschen – immer vergebens, was die Strecke für ihn noch interessanter machte. Entsprechend groß war seine Freude, als er im Spätsommer 1977, gerade auf dem Rhein-Gymnasium in Sinzig eingeschult, von seinem Niederlützingen Klassenkameraden Wilfried („Tutti“) Engels erfuhr, dass seit dem Frühjahr dieses Jahres jeden Samstag die gesamte Strecke zwischen Brohl und Engeln jeweils einmal befahren würde. Doch trotz der räumlichen Nähe dauerte es dann noch einmal zwei Jahre, bis Stephan dann endlich mit seinem damaligen Klassenkameraden Markus Hegemann aus Bad Breisig die lang ersehnte Reise von Sinzig über Brohl nach Engeln antreten konnte.

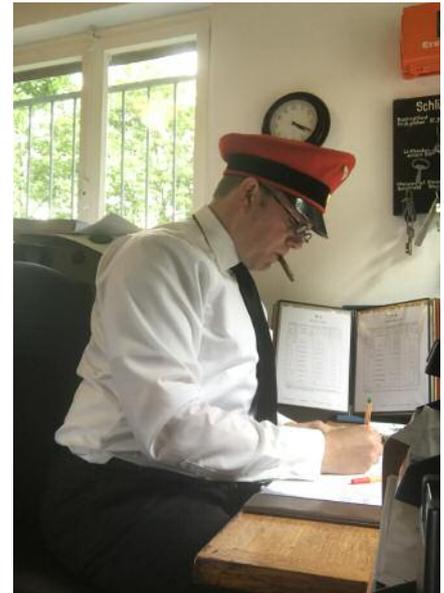
War der Keim der Begeisterung für die Eisenbahn bereits in den Jahren 1970/71 gelegt worden, kannte die Begeisterung nach der ersten Fahrt mit dem „Vulkan-

Expresß“ im Sommer des Jahres 1979 nun keine Grenzen mehr. „Bewaffnet“ mit der gerade erworbenen Super-8-Kamera entstanden erste Filmaufnahmen, deren Zahl über die Jahre hinweg anwachsend auch längst Vergangenes dokumentierten. Dem damaligen Betriebsleiter der BEG, Ludwig Thelen, war wohl das Leuchten in den Augen des Heranwachsenden nicht entgangen, denn gleich bei der ersten Fahrt wurde bergwärts die Mitfahrt auf dem Führerstand der Lok der Brohltalbahn gestattet: der damals noch in Brohl vorhandenen Diesellokomotive D4. Auf der Rückfahrt saß Stephan mit Freund Markus dann von Burgbrohl an in der offenen Tür des VB 50, was ebenfalls einen unauslöschlichen Eindruck hinterließ. Von diesem Jahr an wurde wenigstens einmal jährlich mindestens eine Fahrt auf der Strecke zwischen Rhein und Hocheifel absolviert – mit wachsender Begeisterung und einem zunehmend freundlichen Kontakt zur Familie Thelen, der sich auch die Bekanntschaft und spätere Freundschaft mit dem heutigen örtlichen Betriebsleiter Wilfried Thelen anschloss.

Die Infektion mit dem Eisenbahnvirus hatte zwischenzeitlich auch eine andere Entdeckung bewirkt: Bei gelegentlichen Besuchen in der Stadt Bonn entdeckte Stephan die Eisenbahnabteilungen der Buchhandlungen Röhrscheid und Bouvier. Das Buch „Deutsche Klein- und Privatbahnen – Teil 4 Hessen/ Rheinland-Pfalz und Saarland“ aus der Feder des deutschen „Kleinbahnpapstes“ Gerd Wolff und im Zeunert-Verlag 1975 erstmalig verlegt, wurde von Stephan 1981 bei Bouvier erworben und war gleichsam die Initialzündung für die spätere wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Eisenbahnwesen, eröffnete dieses Buch ihm eine bis dahin völlig unbekannte Welt des Eisenbahn- und Verkehrswesens in Deutschland.

„Wie eine Bombe“ schlug dann 1987 bei ihm die Nachricht ein, dass die Brohltalbahn in Gänze stillgelegt und abgerissen werden sollte; weshalb ihm viele

Details auch heute noch präsent sind: Der Verwaltungsrat der BEG unter dem damaligen Vorsitz des früheren Ahrweilerer Landrates Dr. Egon Plümer hatte dies beschlossen. War die BEG beim Übergang der Geschäftsführung von Walter Henseler auf Kai Wehrmeister im Frühjahr 1987 in einer Überschrift der Rhein-Zeitung noch als „Unternehmen in schweizerischen Verhältnissen“ bezeichnet worden, geriet die Brohltal-



▲ Im Dienst als Zugleiter im Bahnhof Brohl gönnt sich Stephan Pauly in Phasen ohne Publikumsverkehr auch einmal eine Zigarre, wie hier im September 2017.

Foto: Jakob Pauly

Eisenbahn GmbH bereits im Sommer in eine erhebliche wirtschaftliche Schiefelage. Auf Druck des einzig verbliebenen Güterverkehrskunden, der Kali-Chemie in Bad Hönningen, war der Wechsel in der Chefetage der BEG unter erheblichem Druck dazu missbraucht worden, den Frachtsatz je transportierter Tonne Phonolith ab Brenk an den Rhein von bis dato 14,30 DM auf sage und schreibe 4,50 DM zu drücken. Als dauernde und „dankbare“ Quelle einer innerbetrieblichen Quersubventionierung des dauerhaft hoch defizitären Busbetriebs taugte die Schiene innerhalb der BEG fortan nicht mehr, und damit waren auf einen Schlag alle Betriebszweige der guten und alten BEG hoch defizitär: der

Bahn- und Hafenbetrieb, der Busbetrieb und der Stückgutverkehr ebenso.

Die Stilllegungsabsichten riefen noch im Spätsommer 1987 viele gute Geister auf den Plan: so traf Stephan neben der Modellbahnvereinigung Remagen unter dem rührigen Bauingenieur Reinhold Esch vor allem auf die Koblenzer Ortsgruppe der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) um Michael Baaden, Michael Haubner und Horst Seifert, aber auch auf „Einkämpfer“ wie Volkhard Stern, als bei einem ersten Zusammenkommen am 07. August 1987 in Brohl die Gründung des Vereins beschlossen und unter dem Namen „Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V.“ vorbereitet wurde. Mit der Rettung der Brohltalbahn wurde Verkehrsgeschichte im Kreis Ahrweiler geschrieben – ausschließlich durch Menschen im Ehrenamt, wie Stephan noch heute nicht ohne Stolz betont. Aber die Leistungen einer anderen Person möchte er ebenfalls nicht vergessen wissen:

Hätte sich nämlich Geschäftsführer Kai Wehrmeister im August und September

1987 nicht offen gegen den Beschluss des Verwaltungsrates gestellt und zugleich geweigert, den bereits beschlossenen Abriss der Strecke auszuführen, wären alle Anstrengungen vergebens gewesen! Deshalb kommt diesem tapferen Mann nach Stephans Ansicht auch das eigentliche Verdienst um die Rettung der Brohltalbahn zu. Gedankt wurde Wehrmeister dies nicht: Bereits am 28. April 1988 wurde er entlassen, weil er die Stilllegung nicht auftragsgemäß durchgeführt hatte. Aber die durch sein Lavierern gewonnene Zeit gab den damals aktiven Brohltalbahn-Lobbyisten genügend Luft und Raum, die öffentliche Meinung nach und nach auf die Seite der Befürworter eines Bahnbetriebs im Brohltal zu ziehen.

Nach der Vereinsgründung arbeiteten alle Mitglieder der IBS in ihrer Freizeit der damals noch bis 1992 bestehenden BEG zu. Dazu mussten ab 1988 auch Ausbildungsgänge im Betriebsdienst der Bahn absolviert werden. Stephan hatte gerade im September 1987 sein Studium der Historischen Geographie, der Kunstgeschichte, Musikwissen-

schaften und der Volkskunde an der Universität Bonn aufgenommen und trotz fleißigen Studierens (wie er selber von sich sagt...) genügend Zeit, betriebsdienstliche Ausbildungen sowohl im Bereich der Brohltalbahn als auch bei der damaligen Deutschen Bundesbahn zu absolvieren. An seinem 22. Geburtstag im Dezember 1988 hielt er stolz die Befähigung zum Rangierleiter in Händen, am 01. April 1989 folgte die erfolgreiche Zugführerprüfung, im Frühjahr 1991 nach sehr gründlicher Ausbildung auf dem Zug- und Fahrdienstleiterstellwerk Lendersdorf gemeinsam mit Paul Mandt die Prüfung zum Zug- und Fahrdienstleiter und im Juli 1991 die Prüfung zum Dampflokheizer durch den Betriebsingenieur der Teutoburger Wald-Eisenbahn, Herrn Stiller. Als Krönung erfolgte im Juli 1992 im Bahnbetriebswerk Köln Betriebsbahnhof seine Prüfung zum Rangier- und Zugbegleiter bei der Deutschen Bundesbahn mit der Befähigung zum Bremsbeamten.

Im Jahr 1989 ergänzte Stephan erstmals als Arbeitskreisleiter „Archiv“ den Vor-



▲ Stephan Pauly zwischen seinen „Schätzen“: Kurz vor Feierabend posiert er als Zugleiter am 30. April 2018 zwischen den Loks D1 und 11<sup>sm</sup>.  
Foto: Ralf Merten

stand der IBS, von 1995 an war er als Schriftführer tätig und mit einer kurzen Unterbrechung dann wieder ab 2007 als stellvertretender und seit 2016 als Vorsitzender der IBS. Unzählige Zugfahrten haben den Sinziger seit 1987 als Fahrlasseschaffner auf den bis 1994 im Tal verkehrenden Güterzügen im Pholithverkehr sowie als Zugführer und Heizer im „Vulkan-Express“ durch das Brohltal geführt. Aber auch als begeisterter (und dann Zigarre rauchender) Zugleiter ist Stephan in Brohl anzutreffen.

Beruflich hat den Historischen Geographen und Kunsthistoriker, der nach Studium in Bonn und Köln 1993 in Bonn sein Magister-Examen machte, das Thema „Personennahverkehr“ ebenfalls nicht mehr losgelassen: Seit dem 01. August 1996 ist Stephan Pauly Geschäftsführer der Verkehrsverbund

Rhein-Mosel GmbH in Koblenz. Wie einige der Vorstandskollegen auch, ist er neben der IBS auch bei anderen Vereinen ehrenamtlich aktiv: Vorsitzender des Kirchbauvereins St. Peter Sinzig, Leiter der Sinziger Tumbler und derzeit als amtierender Schützenkönig der St. Hubertus Schützengesellschaft von 1712 Sinzig e. V. Seine Ehefrau Astrid unterstützt seit dem ersten Kennenlernen vor mehr als 30 Jahren geduldig und aufgeschlossen das Engagement ihres Mannes „op de Brool“, wie seine Tanten zu sagen pflegten. Kein Wunder, dass die Söhne Jakob und Matthias, die, sozusagen ungefragt, von Geburt an Mitglieder der IBS wurden schon das eine oder andere Mal in Brohl mit anpackten.

Als Krönung aller gemeinsamen Anstrengungen der IBS zum Erhalt der Brohltalbahn sieht Stephan die große fi-

nanzielle Unterstützung durch das Land Rheinland-Pfalz an, die der Bahn im Sommer des vergangenen Jahres zugesprochen wurde. Deshalb machte er am 12. August 2020 in seiner Rede anlässlich einer Feierstunde im Bahnhof Burgbrohl zur feierlichen Übergabe eines Förderbescheides zum Erhalt und zur Aufwertung der Gleisinfrastruktur der Brohltalbahn durch den zuständigen Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes Rheinland-Pfalz, Dr. Volker Wissing, deutlich: „Nur dank des ehrenamtlichen Eintretens der IBS und einiger mutiger und unbeirrbarer Männer vor fast genau 33 Jahren stehen wir heute hier und können voller Zufriedenheit und Glück in eine endgültig gesicherte Zukunft der uns allen am Herzen liegenden Brohltalbahn schauen!“

*Heinz-Wolfgang Lehner*

## Wechsel an unseren Standorten in Niederzissen und Brohl

Ein neues Gesicht finden Besucher der Tourist-Information in der Verbandsgemeindeverwaltung Brohltal seit Mitte letzten Jahres in unserem Büro dort vor. Maike Meder löste unsere Mitarbeiterin Bianca Gran ab, die wiederum an unseren Betriebsstandort in Brohl wechselte, nachdem wiederum dort Britta Speich ihre Ausbildung etwa zum selben Zeitpunkt erfolgreich beendet hatte.

Maike ist in der Verbandsgemeindeverwaltung, in deren Gebäude uns seit Jahren ein Büroplatz zur Verfügung gestellt wird, keine Unbekannte. Ihr Vater Mike Meder war dort lange Jahre der für die Haustechnik verantwortliche Mitarbeiter und zeitgleich „gute Seele“ des Hauses, bevor er seinen verdienten Ruhestand antrat. Maike selbst hatte vor ihrer Anstellung bei uns allerdings beruflich bereits ebenso reichlich Kontakte zu uns, denn ihre Ausbildungsstätte war wiederum die Tourist-Information in Bad Breisig. Sie

war also schon vor ihrer Anstellung bei uns durchaus im Bilde über die touristischen Ziele unserer Region, ihrer Heimat, sowie die Angebote unserer kleinen Bahn.

Wir freuen uns mit ihr gerade im touristischen Bereich eine versierte Mitarbeiterin gefunden zu haben, die zudem eine enge Verbundenheit mit „ihrer“ Region zeigt. Schließlich ist der Karneval eines ihrer Hobbys, und so pendelt sie in der fünften Jahreszeit zwischen ihrem Wohnort Brohl-Lützing und ihrer Arbeitsstätte Niederzissen, wo sie in der KG Zesse Jecke e. V. aktiv ist.

Übrigens: Bianca Gran, die ja bereits ihre Ausbildung zur Kauffrau im Büromanagement bei uns abgeschlossen hatte und nunmehr seit über sechs Jahren bei uns tätig war, hat uns zwischenzeitlich in die Elternzeit verlassen. Ihr wünschen wir alles Gute für das bevorstehende Familienglück!

*Stefan Raab*



▲ Maike Meder hat Mitte letzten Jahres die Nachfolge von Bianca Gran in unserem Büro in Niederzissen angetreten und ist nun erste Ansprechpartnerin unserer Kunden für alle Fragen rund um den „Vulkan-Express“.

*Foto: Lea Port*

# Triebwagen VT 30 – jetzt aber!



▲ Verkehrschaos am 12. Juli 1992 am Bahnhof Niedertzissen: Mehrere zu nah am Gleis geparkte Pkw behindern die Weiterfahrt des „Vulkan-Expreß“, der seinerseits mitten auf dem Bahnübergang zum Stehen gekommen ist. Joachim Hillenbrand und Andreas Wildeman beratschlagen das weitere Vorgehen. Foto: Volkhard Stern

Schon in Ausgabe 3+4 / 2016 haben wir umfangreich angekündigt, den am 03. Mai 2009 abgestellten Triebwagen VT 30 restaurieren und wieder in Betrieb nehmen zu wollen. Seither sind rund fünf Jahre vergangen, ohne dass der Triebwagen wieder einsatzfähig wäre. Die Gründe für die Verzögerungen sind vielfältig und nicht zuletzt darin begründet, dass unsere Großdiesellok D5 seit ihrer Inbetriebnahme 2009 leider zwei Mal von Motorschäden betroffen war, die unsere Werkstatt jeweils lange Zeit gebunden haben. Nun läuft die D5 seit über einem Jahr stabil, so dass wir den Triebwagen endlich angehen wollen!

Um dies zu unterstreichen, hat der Vorstand beschlossen, die bisherige Spendenaktion für die Dampflok 11<sup>sm</sup> zu erweitern und ab sofort den Triebwagen auch finanziell in den Mittelpunkt un-



▲ Auch dies war „typisch VT 30“: Am 09. April 1999 ist das Fahrzeug im Güterverkehr im Einsatz und hat soeben den Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen in Richtung Brohl durchfahren. Foto: Volkhard Stern

seres Tuns zu stellen! Hierfür wird gerade ein ansprechendes Zertifikat gestaltet, das allen Spendern ab 50 € als zusätzliches Dankeschön zugeht!

Parallel dazu werden die technischen Vorbereitungen zur Aufarbeitung des Fahrzeugs getroffen und der Projektarbeitsplan konkretisiert. Neben recht umfangreichen Blecharbeiten am Wagenkasten ist insbesondere die Frage der künftigen Motorisierung abschließend zu klären. Erklärtes Ziel des Vorstandes ist es dabei, die bisherigen vier Fahrmotoren und Getriebe aufzuarbeiten bzw. durch baugleiche Teile zu ersetzen. Sehr viele dieser Bauteile werden vermutlich teure Einzelanfertigungen sein müssen. Deshalb soll der Triebwagen künftig nicht mehr so stark belastet werden, wie in der Vergangenheit. Da die Lok D 5 inzwischen stabil läuft, ist dies im Güterverkehr sowie bei langen Personenzügen auch nicht mehr in dem Maße erforderlich.

Erhalten bleiben soll auch die 1989 bei uns in Brohl eingebaute Bestuhlung des Fahrgastraums mit seinerzeit modernen Sitzen aus Kölner Stadtbahnwagen, Typ B80. Die Einrichtung nutzt den zur Verfügung stehenden Raum perfekt aus und ist letztlich für den VT 30 im Brohltal typisch und somit ein Stück weit „original“. Für den Gepäckraum ist geplant, diesen wieder in erster Linie für die Fahrradbeförderung herzurichten. Die bislang dort eingebauten Kühlschränke haben im Barwagen 31 einen Nachfolger gefunden und sind daher nicht mehr zwingend erforderlich.

Zur Geschichte des Triebwagens sei an dieser Stelle auf die Ausgabe 3+4/2016 verwiesen, die auch online als PDF unter <http://vulkan-express.de/downloads/downloads/vereinsmitteilungen> abrufbar ist.

Die Flexibilität im Betrieb, die uns der VT 30 als einer der stärksten Schmalspurtriebwagen Deutschlands bietet, ist ein Vorteil, für den es sich lohnt, das Projekt nun mit voller Kraft anzugehen! Die Beliebtheit bei den Fahrgästen war



▲ Am 03. Mai 2008 ist das Fahrzeug an der Spitze des „Vulkan-Express“ wieder im Bahnhof Brohl eingetroffen. Jeffrey Dhillon, Tobias Baaden und Simeon Langenbahn besprechen am Bahnsteig die weiteren Abläufe, Günter Völler ist als Lokführer erkennbar. Vorne rechts ist die ehemalige Tankstelle zu sehen. Foto: Walter Brück



▲ Wenige Minuten später fährt der Triebwagen zum Umsetzen in den Gleisstumpf, während Karl Nett mit der D 2 in Gleis 4 rangiert. Foto: Walter Brück



▲ Aktueller Blick am 04. April 2021 in den Fahrgastraum des in der Brohler Werkstatt stehenden VT 30 mit der 1989 bei uns eingebauten Bestuhlung. Foto: Michael Hergarten



▲ Nicht zuletzt der mögliche Blick nach vorne auf die Strecke hat den VT 30 bei den Fahrgästen sehr beliebt gemacht. Dies soll in Zukunft wieder möglich sein. Fotos: Walter Brück



◀ VT 30 auf dem „Engländer“ (DKW 7) im Bahnhof Brohl, kurz bevor er sich für die Nachmittagsfahrt wieder vor die in Gleis 1 stehenden Personenwagen setzt. Interessantes Detail im Vergleich zu dem auf S. 14 gezeigten Foto aus Niederzissen: Die ehemaligen Trägerplatten der Normalspurpuffer haben an den beiden Stirnseiten eine unterschiedliche Form. Foto: Walter Brück

### Spenden Sie jetzt für die Wiederinbetriebnahme des Triebwagens VT 30!

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

**Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!**

▼ Auch vor längeren Zügen wurde der VT 30 bis 2009 als Schlepptriebwagen eingesetzt, hier zu sehen auf dem Oberzisser Viadukt. Foto: Michael Baaden



nicht zuletzt wegen des freien Blicks auf die Strecke oder die Möglichkeit, dem Lokführer über die Schulter schauen zu können, schon immer ein schlagkräftiges Argument für den VT 30!

Unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende, um das Projekt auch finanziell solide aufstellen zu können! Unser aller Lohn wird ein weiteres, einzigartiges Fahrzeug sein, welches den „Vulkan-Express“ unzweifelhaft bereichert!

Michael Hergarten

# Aus dem Archiv: Triebwagenbetrieb

## Betr.: Triebwagenbetrieb.

Die allgemeine erforderliche und angeordnete Sparsamkeit erfordert auch eine wirtschaftliche Gestaltung des Triebwagenbetriebes. Gemäss anliegender Uebersicht über die Höchstpersonenzahlen, die in der Woche vom 10.-15.1.49, in der diejenigen Triebwagenzüge, die mit Anhänger gefahren wurden, mit einem x gekennzeichnet sind, lässt erkennen, dass in der Mehrzahl der Züge die Mitführung eines Anhängers nicht erforderlich ist. Da jedoch das Mitführen eines Anhängers auf der Bergfahrt nicht nur eine überstarke Belastung des Triebwagenmotors, sondern auch einen doppelt so hohen Brennstoffverbrauch wie bei Fahrten ohne Anhänger erfordert, ist es notwendig, das Mitschleppen eines Anhängers auf der Bergfahrt auf das allernotwendigste Mass einzuschränken. Für das Fahren des Triebwagens mit Anhänger werden daher folgende Vorschläge unterbreitet:

- 1.) Der Zug 1 fährt, wie bisher, ohne Anhänger und übernimmt in Oberzissen für die Rückfahrt den langen Anhänger, der am Vortage bei der Fahrt mit Zug 9 dort stehen geblieben ist.
- 2.) Zug 5 fährt gleichfalls ohne Anhänger und übernimmt in Oberzissen für die Rückfahrt 1 Anhänger der täglich mit Güterzug 6001 um 5,00 Uhr ab Brohl mit nach Oberzissen genommen wird. Der andere Anhänger gelangt täglich mit Zug 7 nach Oberzissen.
- 3.) Zug 5 fährt ohne Anhänger und übernimmt auf der Rückfahrt in Burgbrohl den langen Anhänger, der täglich mit dem Güterzug 6009 nach Burgbrohl gebracht wird. Wie aus den Fahrberichten ersichtlich, kann Zug 6 von Oberzissen bis Burgbrohl ohne Anhänger laufen.
- 4.) Zug 7 fährt mit einem kleinen Anhänger und lässt denselben in Oberzissen für die Fahrt 4 am nächsten Tage. Zug 8 verkehrt ohne Anhänger.
- 5.) Zug 9 nimmt den langen Personenwagen mit nach Oberzissen und lässt denselben für Zug 2 am nächsten Tage in Oberzissen stehen. Zug 10 fährt ohne Anhänger.
- 6.) Die Züge 11 und 12 können täglich ohne Anhänger gefahren werden.

Bei dieser Regelung könnte allenfalls bei Zug 6 an Montagen ein Mangel an Fahrgastraum eintreten, der jedoch durch Weiterfahren des Omnibusses von Niederzissen nach Brohl zu beheben wäre, insbesondere deshalb, weil der Omnibus ohnehin mindestens zweimal in der Woche nach Brohl zum Tanken kommen muss.

Mit den genannten Vorschlägen wäre eine erhebliche Ersparnis an Brennstoff, am Verschleiss der Triebwagenmotore und auch Ersparnis an Zugpersonal verbunden. Ich bitte um Prüfung und evtl. entsprechende Anordnung.

Brohl, den 22. Januar 1949

Werkstätte

## I Gleissanierung: Zweiter Abschnitt in Arbeit

Nach der pünktlichen Fertigstellung des ersten Sanierungsabschnitts zwischen Weiler und Niederrissen Ende November, standen im Frühjahr weitere Arbeiten an.

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses wurden die Portale des Tönissteiner Tunnels durch eine Fachfirma saniert. Hierbei galt es, einzelne Steine auszutauschen und insbesondere das Mauerwerk der Portale und der Flügelmauern neu zu verfugen, wobei das Erscheinungsbild des Tunnels unverändert blieb.

Ebenfalls begannen Mitte Februar nach einer entsprechenden Ausschreibung die Gleisbauarbeiten im zweiten Sanierungsabschnitt. Bis zum Saisonbeginn an Ostern wurden die Gleisanlagen von km 1,010 bis km 1,240 (230m), von km 1,770 bis km 1,930 (160 m) sowie von km 2,187 bis km 3,154 (967m) vollständig erneuert. Hinzu kam die Sanierung des Bahnübergangs bei km 0,991.

Die Gleisanlagen wurden vollständig mit teilweise neuem und gut altbrauchbarem Material erneuert. Die neue Gleisanlage wurde auf Stahlschwellen mit Schienen vom Profil S 49 mit K-Befestigung erstellt, wobei die Arbeiten in die oben genannten drei Teilabschnitte aufgeteilt wurden. Das Gleis wurde auf einem neuen Schotterbett auf neuem Planum verlegt. In Teilbereichen musste die Entwässerung erneuert werden. Dazu gehörte auch die Wiederanlage einer hangseitigen Entwässerungsmulde, die über Durchlässe mit der Talseite verbunden ist.



▲ Mitte Februar sind die Portale und Flügelmauern des Tönissteiner Tunnels saniert worden.



▲ Die Sanierung der Gleisanlagen im unteren Brohltal ist in Angriff genommen: Erste sichtbare Zeichen waren der Abbau der alten Gleise, wie hier im Bereich der Brohlbachbrücke kurz vor dem Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen.

Fotos: Heinz-Wolfgang Lehner



◀ Zum Einschottern der neuen Gleise konnten wir vier Schüttgutwagen nutzen, davon zwei ehemalige Phonolithwagen und zwei auf Rollwagen transportierte Normalspurwagen. Foto: Ralf Kirion



◀ Mit schwerem Gerät wurden die Gleisanlagen saniert, wie hier in km 2,3 auf Höhe des Werks Bröhl. Foto Ralf Kirion

Seit Abschluss der Maßnahme ist in Verbindung mit den bereits in den letzten Jahren erneuerten Abschnitten die gesamte Strecke vom Bahnhof Brohl BE bis zum Haltepunkt Schweppenburg-Heilbrunnen runderneuert. Die im Anschluss folgenden Bauabschnitte werden im Bereich rund um Bad Tönisstein liegen.

Michael Hergarten



## Bericht aus der Werkstatt

▲ Frisch hauptuntersucht und neu lackiert präsentiert sich unsere V65 am 16. Februar 2021 im Umladebahnhof Brohl. Im Hintergrund rangiert die Fa. Dispo-Tf mit unserer D8.

### Lok D2

Begonnen wurde an der Maschine die anstehende Hauptuntersuchung. Dabei steht diesmal besonders das Fahrwerk der Lok im Fokus. Einhergehen werden die Arbeiten auch mit einer optischen Auffrischung der Lokomotive.

### Wagen 32 und 34

Die beiden Fahrzeuge weilen nach wie vor bei unseren Geschäftspartnern MST (32, Halle in Brohl) und Mecklenburgische Bäderbahn / Molli (34, Bad Doberan). Während beim Wagen 32 derzeit weitere Stahlbauarbeiten anstehen und die neuen Fenster aktuell in der Fertigung sind, wird der 34 im 2. Quartal verstärkt beim Molli bearbeitet. Mit der Fertigstellung der Fahrzeuge werden wir uns allerdings sicher noch reichlich Monate gedulden müssen. Die in Brohl bearbeiteten Drehgestelle des Wagens 34 sind indes weitgehend fertiggestellt und warten auf die Rückkehr des Wagens.

### VB 50

Das Fahrzeug hat zwischenzeitlich nach erfolgter Hauptuntersuchung seinen Arbeitsstand geräumt und steht für seine nächsten Einsätze dem Betrieb zur Verfügung. Nach wie vor wollen wir dieses, für die IBS besonders wertvolle Fahrzeug nur zu besonderen Fahrten einsetzen.



▲ Diesellok D2 zeigt sich aktuell im Rahmen ihrer Hauptuntersuchung teilweise zerlegt im Brohler Lokschuppen.

Fotos: Stefan Raab

### Wagen 601 bis 607

Aufgrund der in den kommenden Jahren stattfindenden Arbeiten an der Strecke, werden die Wagen verstärkt auch im Gleisbau benötigt. Daher stehen derzeit alle bisher in Betrieb genommenen sieben Wagen im Einsatz. Zuletzt wurden dafür zwei Wagen einer Hauptuntersuchung unterzogen, welche keine Neulackierung, sondern nur eine Reinigung erhielten.



▲ Nach einer Hauptuntersuchung neu lackiert wurden vier unserer sechs H-Wagen, die punktuell unseren Aluzug verstärken.

Foto: Michael Pulwer

### Lok 265 202 (V 65) „Inge“

Abgeschlossen werden konnte die Hauptuntersuchung der Lokomotive, bei welcher unsere Werkstattmitarbeiter gleich auch eine Neulackierung vorgenommen haben. Die Lok soll in den nächsten Wochen vorwiegend von Brohl aus die Weißenthurm-Bedienungen vornehmen und voraussichtlich auch für die, hochwasserbedingt zunächst ausgefallenen, Holzzüge zwischen dem Brohler Hafen und dem DB-Bahnhof Brohl zur Verfügung stehen.

▼ Aufgebockt auf einem Rollwagen erhält die neue O&K-Normalspurlok in unserer Werkstatt eine Hauptuntersuchung.

Foto: Uwe Meiß



### Lok 295 049 (V 90)

Bei unserem fleißigen Neuwieder Arbeitstier steht die Hauptuntersuchung an. Diese wird sie weitgehend im Werk der Fa. Captrain bei der Dortmunder Eisenbahn erhalten. Man rechnet dort mit einer Durchlaufzeit von wenigen Wochen, so dass die Lok hoffentlich zeitnah wieder für die umfangreichen Arbeiten rund um unseren Standort Neuwied zur Verfügung stehen wird. Zwischenzeitlich wird sie dort von unserer 360 573, die seinerzeit erste normalspurige Lokomotive unseres EVU, vertreten.

### O&K-Normalspurlok

Wir haben eine neue O&K-Lok (Typ MV 6b mit Deutz-Motor, zweiachsig) von G. Röhling als Rangiermaschine angemietet und im Einsatz. Hintergrund ist, dass die im Umladebahnhof tätige Firma Dispo-Tf eine zweite Maschine für ihre Schulungen zur Verfügung haben wollte.

### H-Wagen

Zwei unserer sechs H-Wagen sind Ihnen vielleicht aus dem Einsätzen in unserem Aluzug bekannt. Weitere vier der baugleichen Wagen hatten wir einige Jahre als Lagerwagen auf die Gleisanlagen der Bentheimer Eisenbahn vermietet. Seit ein paar Wochen ist dieser Mietvertrag beendet. Wir haben uns daher entschlossen, die Wagen gleich zur Fa. Railmaint nach Duisburg überführen zu lassen, wo sie eine Hauptuntersuchung mit Neulackierung erhalten. Die Wagen werden nach Fertigstellung in den nächsten Tagen zurück nach Brohl kommen, von wo aus sie gelegentlich den Fahrzeugbestand unseres Aluzuges verstärken werden oder als Schulungsobjekt für die Fa. Dispo-Tf zur Verfügung stehen.

Stefan Raab

▼ Am 4. April 2021, dem ersten Fahrtag der Saison, präsentierte sich die Lok dann auch äußerlich in neuen Farben und ist zukünftig im klassischen BEG-Design unterwegs. Foto: Michael Hergarten



## Lokeinsatz zum Geburtstag

Am Abend des 09. Dezember 2020 konnten wir einem Eisenbahnfreund, der auch ein begeisterter Brohltalbahn-Fan ist, mit dem Einsatz einer Diesellok in Neuwied eine besondere Freude bereiten. Auf Bestellung eines Freundes des Geburtstagskindes fuhren wir mit unserer von der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) übernommenen V 60 (365 733) aus Anlass des 60. Geburtstags des Jubilars auf dem Anschlussgleis zu Dyckerhoff vor. Es freut uns, auch auf solch ungewöhnliche Weise eine Freude machen zu können.

Michael Haubner (Foto: Franz Josef Neffgen)



## Jahresrückblick 2020 in Zahlen

Im Personenverkehr beim „Vulkan-Expresß“ ist für das Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr 2019 ein großer Einbruch erfolgt, bedingt durch die Pandemie.

Haben wir im Jahr 2019 noch 58.211 Personen befördert, waren es 2020 nur 19.109 Personen. Dies entspricht einen Anteil von nicht ganz einem Drittel zum Vorjahr. Der Rückgang begründet sich auf die Einstellung der Personenzüge von März 2020 bis zum 08. Mai. Am Samstag, den 09. Mai wurde der Zugverkehr wieder aufgenommen, aber zunächst nur am Wochenende und feiertags. Ab Juli wurden dann auch die Fahrten in der Woche wieder aufgenommen, aber nur dienstags und donnerstags. Die geplanten Fahrten mittwochs und freitags entfielen das ganze Jahr über bis auf wenige Fahrten, für die Voranmeldungen größerer Gruppen vorlagen.

Parallel dazu wurde auch der Verkauf von Getränken und warmen Würstchen sowie Kaffee und Kuchen im Bahnhof Engeln am 18. Juli wieder aufgenommen – allerdings nur durch das Fenster neben der Eingangstür. Der Innenraum blieb für die Fahrgäste gesperrt. Am 31. Oktober fuhr dann der letzte „Vulkan-Expresß“. Danach entfielen alle Züge, dies betraf hauptsächlich alle Nikolauszüge, die Schlachtfestfahrt im November sowie die Gänse-, Weihnachts- und Silvesterfahrt.

Von den zahlreich angedachten Veranstaltungen, verbunden mit einer planmäßigen Fahrt, konnten nur drei Brunchfahrten mit zusammen 183 Personen durchgeführt werden, alle Frühstücksfahrten mussten entfallen.

An Sonderveranstaltungsfahrten konnte nur die Veranstaltung „Wine & Dine“ am 26. September mit 25 Personen durchgeführt werden. Auch die Abendfahrten zur Nacht der Vulkane, geplant am 25. Juli und zum „Beer-Tasting“ am 16. Mai entfielen. Besonders Vereine und Busunternehmen stornierten ihre angemeldeten Gruppenfahrten. Übrig blieben dann die „normalen“ Einzelreisenden, dies sind die Fahrgäste für einen Ausflug mit dem „Vulkan-Expresß“, Wanderer und Radfahrer. In dieser Gruppe konnten wir die Fahrgastzahlen 2020 sogar steigern!

Bestellte Sonderzüge waren auch rückläufig. Damit wurden 2020 nur sechs bestellte Sonderzüge gefahren: Zwei Züge für Eisenbahnfreunde als Fotofahrt, ein Hochzeitszug, eine Vereinsfahrt von Auto-Oldtimern, eine Karnevalsfahrt sowie eine Fahrt für Busgruppen. 10 fest bestellte Züge wurden vom Besteller storniert.

Die geplanten Dampfstage wurden erst am 18. Juli wieder aufgenommen. Damit wurden nur acht Tage mit der Dampflok 11<sup>sm</sup> sowie ein Fotozug am 12. September gefahren.

Zusammengerechnet hat der „Vulkan-Expresß“ im Jahre 2020 im Personenverkehr mit den 19.109 beförderten Personen 278.407 Personenkilometer erbracht bei 7.264 Zugkilometern an 103 Fahrtagen. Für die Statistiken müssen wir auch die Sitzplatz- und Wagenkilometer melden. Dies sind für 2020 34.540 Wagen-km und 1.618.248 Sitzplatz-km.

Insgesamt hat der „Vulkan-Expresß“ in den 44 Jahren seines Bestehens 2.154.506 Fahrgäste befördert.

Im Güterverkehr auf der Brohltalbahn wurden im Jahre 2020 92 beladene Container und Big Bags mit 2.727 Tonnen Phonolith (2019: 4.428 Tonnen) von Brenk nach Brohl befördert. Dies entspricht für 2020 43.636 Tonnen-km.

Im Werkstattbereich wurden im Jahr 2020 folgende Untersuchungen der Fahrzeuge durchgeführt:

### Hauptuntersuchungen

Inbetriebnahme der Lok D 5  
Kesseluntersuchung der Lok 11<sup>sm</sup>  
Personenwagen VB 50 und 31  
Rollwagen 43 und 45  
Güterwagen 604 und 512  
Normalspur: Jung-Lok D 8  
Normalspur: Wg. Kls 005-5 / Ks 103-3

Michael Haubner



## Gleisinstandsetzung in Neuwied

▲ Im Gleis 27 wurden am 02. Februar 2021 die Reste der ehemaligen Weiche 33 vollständig ausgebaut und durch Gleisjoche mit Stahlschwellen aus Höhr-Grenzhausen ersetzt.

Nicht nur im Brohltal und am Standort Brohl befinden sich ja bekanntermaßen Gleisanlagen der Brohltalbahn. An den von der DB gepachteten Gleisanlagen in Neuwied, zwischen der Lokhalle und der Tankstelle der DB Energie, wurden im Februar dringend notwendige Gleisbauarbeiten vorgenommen. Die Holzschwellen, teilweise noch aus dem Jahre 1953, hatten ihre Haltbarkeit überschritten und erforderten eine Erneuerung, damit die Spurweite gehalten werden kann.

Die Arbeiten wurden weitgehend von der Fa. Zürcher Gleisbau, unter Beaufsichtigung von Michael Haubner und mit Unterstützung unserer Werkstatt durchgeführt. Dabei fanden auch Gleisbaumaterialien aus dem großen Jochstapel, welcher neben unserer Einfahrt des Umladebahnhofs lagert, Verwendung. Diese hatten wir seinerzeit beim Rückbau des Bahnhof Höhr-Grenzhausen günstig erwerben können.

Die Gleise wurden mit einem eigenen K-Wagen von Brohl nach Neuwied gebracht. Ausgebaut wurde die nicht mehr benötigte Weiche 33 im Gleis 27, da die Holzschwellen der Weiche erneuerungsbedürftig waren. Dafür wurden die Stahlschwellenjoche aus Höhr-Grenzhausen eingesetzt. Die Reste der Weiche 33 wurden wieder auf den K-Wagen verladen und nach Brohl gefahren. Dort ist diese vorgesehen zum Einbau als Austausch einer abgängigen Weiche in unseren Gleisanlagen. Zwischen den Weichen 34 und 35 wurden ebenfalls alle Schwellen erneuert, da diese die Spur nicht mehr halten wollten. Bereits im Herbst wurden zur Befahrbarkeit durch uns Spurstangen eingebaut, die nun entfallen konnten.



▲ In der Weichenverbindung liegt die Gleissperre 102, die auch neue Schwellen erhielt.  
Fotos: Michael Haubner

Die bei der Erneuerung angefallenen alten unbrauchbaren Holzschwellen wurden in Neuwied zum Gelände des ehemaligen Werks Rasselstein gefahren, zur dortigen Fa. Flohr. Die Firma Flohr betreibt dort die größte Kraft-Wärme-Kopplungsanlage zur Gewinnung von Bio-Energie in Rheinland-Pfalz, erzeugt aus einer Vielzahl von Althölzern aus Industrie und Haushalten. Alle diese Arbeiten wurden innerhalb von 4 Tagen in einer Woche vom 02. bis 05. Februar 2021 durchgeführt, so dass es zu keinen Behinderungen unserer Rangierverkehre dort kam.

Michael Haubner

## Bericht des Schatzmeisters

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

Werner Knopf, Oppenheim  
 Heike Laubenheimer-Preuß, Oppenheim  
 Carlos Knopf, Oppenheim  
 Edmund Heikaus, Sankt Augustin  
 Tim Eisenbarth, Sankt Augustin  
 Hans-Peter Müller, Neuwied

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. Januar 2021 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

**694.201 €**

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. In der nächsten Spalte nun alle Spender bis zum 31. Januar 2021:

Carola Rixgens, Duisburg  
 Daniel Junghans, Bad Neuenahr-Ahrweiler  
 Horst Ellßel, Sankt Augustin  
 Martin Stommel, Hürth  
 Rolf Kleine, Bonn  
 Jan Anders, Bornheim  
 Hartwig Maassen, Bonn  
 Peter-Paul Mandt, Bornheim  
 Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH  
 Michael Haubner, Koblenz  
 Ralf Peter Kirion, Brühl  
 Dietrich Küspert, Marseille (Frankreich)  
 Michael Baaden, Ransbach-Baumbach  
 Helmut Fink, Runkel  
 Albert Lehmann, Linz  
 Toni Lankes, Bonn  
 Ulrich Graffmann, Bonn  
 Klaus-Dirk Ilge, Bonn  
 Achim Wachtveitl, Brohl-Lützing  
 Michael Hergarten, Dortmund  
 Marcel Wachtveitl, Brohl-Lützing  
 Hans-Peter Müller, Neuwied

Tobias Baaden

## Neuer Termin für Bahnfest

Das ursprünglich für den 14. / 15. August geplante Bahnfest anlässlich des 120-jährigen Bestehens der Brohltalbahn ist auf Beschluss des IBS-Vorstandes auf das bisherige Dampfwochenende am 09. / 10. Oktober 2020 verschoben worden! Wir erhoffen uns von dieser Terminverlegung eine größere Sicherheit zur Durchführbarkeit der Veranstaltung in Corona-Zeiten und weichen zudem einigen Parallelveranstaltungen aus. Bitte merken Sie sich den Termin schon heute vor – jede helfende Hand wird gebraucht! **Anmeldungen gerne schon jetzt unter [ibs@brohltalbahn.de](mailto:ibs@brohltalbahn.de).**

Michael Hergarten

**Bahnfest:**  
**09./10. Oktober**

### Nachruf

Wir trauern um unseren Förderer, Gönner und Mäzen

Herrn

## Manfred Rhodius

\* 13. Juni 1928 † 1. Februar 2021

Seine Liebe zur Heimat und zum Brohltal selbst war unter anderem von seiner Begeisterung für das technische Denkmal „Brohltal-Eisenbahn“ geprägt. Dies in dem Wissen und der Erkenntnis, dass der Bau der Strecke von Brohl nach Kempenich an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wegweisend zum wirtschaftlichen Aufstieg und zur dauerhaften Prosperität des Brohltales sowie der im Tal ansässigen Unternehmen beigetragen hat.

Seine Vorfahren hatten sich maßgeblich für den Bau der Strecke im Königreich Preußen eingesetzt. Über Jahrzehnte hinweg gestaltete er mit Sitz und Stimme im Aufsichtsrat der Brohltal-Eisenbahngesellschaft die Entwicklung auch dieses Unternehmens aktiv mit.

Durch den Tod von Manfred Rhodius verlieren wir einen großzügigen Geber, mit dessen Unterstützung so manche Projekte bei der Sicherung, Bewahrung und Wiederherstellung historisch wertvollster Fahrzeuge der deutschen Eisenbahngeschichte gelingen konnten.

Für seine großherzige Unterstützung – immer im Stillen und in Bescheidenheit – sind wir ihm und seiner Familie zu tiefst dankbar und verneigen uns vor ihm in ehrendem Gedenken.

Für den Vorstand und die Mitglieder der Interessengemeinschaft  
 Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.

Stephan Pauly M.A., Vorsitzender

Für die Mitarbeiter der Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs GmbH  
 Stefan Raab, Geschäftsführer

# Brohltalbahn im Garten: Modelle in 1:22,5



▲ Der „Vulkan-Express Classic“ unterwegs: Mit Diesellok D4, dem Salonwagen VB 50 und dem offenen Sommerwagen 458 entspricht der Zug der Zugzusammenstellung im Jahr 1985, vgl. hierzu auch das Originalfoto auf Seite 7. Foto: Günter Völlner



▲ Auch die Großdiesellok D5 ist auf der Gartenbahn unterwegs. Gemeinsam mit dem Packwagen 117, dem Barwagen 31 und drei Frauenfeld-Wil-Wagen stellt die Garnitur einen typischen „Vulkan-Express“ heutiger Tage nach. Foto: Günter Völlner



▲ Die drei 1965/67 beschafften Loks D1, D2 und D3 sind Vorbild für diese Modellnachbauten. Während die beiden rechten Loks dem Original schon sehr nahe kommen, ist die linke Maschine (D1) noch im Bau. Foto: Günter Völlner



◀ Auch bereits 1989 hat es Modellnachbauten unserer Fahrzeuge gegeben. Damals besuchte uns ein (unbekannter) Modellbauer und präsentierte seinen O&K-Nachbau auf dem Original. Die beiden Herren auf dem Foto sind links der damalige Erste Vorsitzende der IBS, Reinhold Esch, und der unbekannte Modelleisenbahner. Foto: Volkhard Stern