



Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort / Impressum	2	Brohltalbahn-Team beim „Florians-Cup“	19
Besuch des Vorstandes im Velay	3	„Vulkan-Expreß“ im European Rail Timetable	19
Aktionstag zur Nachwuchsgewinnung	8	Bericht des Schatzmeisters	19
Blick über den Zaun: Mit 60 Sachen durch Europa	10	Eindrücke aus Niederzissen	20
Werkstattbericht	16	Ausflug zum Saison-Abschluss	20
Neues aus dem Arbeitskreis „Archiv“	18		

| Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Freunde der Brohltalbahn,

urlaubsbedingt habe ich als AKL Presse- & Öffentlichkeitsarbeit in dieser Ausgabe die Ehre, Ihnen spätsommerliche Grüße aus dem Brohltal zukommen zu lassen.

Unsere Züge sind momentan – trotz andauernder Pandemie – täglich zwischen Rhein und Eifel unterwegs. Die nach wie vor nur in deutlich geringerer Zahl anreisender Busgruppen machen diesen Service für unsere Betriebs-GmbH nicht einfach. Denn auch die Fahrgastzahlen unter den Einzelreisenden und Familien haben noch viel Luft nach oben. Woran liegt es? Ist unser Angebot nicht mehr attraktiv? Oder zieht es die Menschen nach zwei Jahren voller Einschränkungen nun wieder in die Auslandsferien? Ist während der Hitzeperioden womöglich das Freibad das attraktivere Ziel? Ich denke, von allem etwas. Grund genug, in den nun anstehenden Gesprächen zum Angebot 2023 selbstkritisch zu prüfen, was wir noch besser machen und wie wir auch neue Kundengruppen erreichen können.

Dass es prinzipiell gut voran geht, wird auch in dieser Ausgabe unserer Vereinszeitschrift wieder deutlich! Die Wiederherstellung des Bahnhof-Niederzissen ist nun fast vollständig abgeschlossen, auch das Gleis zur ehemaligen Bushalle ist nun verlegt. Für den Herbst stehen bereits die nächsten Baumaßnahmen bei der Streckensanierung an. Und auch in der Werkstatt ist steter Fortschritt zu vermelden – auch, wenn der Mitte Juli eingetretene Zylinderschaden an Mallet 11sm natürlich ein herber Rückschlag ist. Toni Hagenkötter hat derweil die Archivarbeit von Volkhard Stern vollständig übernommen und verschafft sich momentan einen Überblick über die Bestände.

Und auch wir vom AK Presse- & Öffentlichkeitsarbeit werden Ende September einen wichtigen Meilenstein erreichen: Wie im vergangenen Heft schon angekündigt, wird der neue Osteifelweg dann gemeinsam mit dem Eifelverein offiziell eröffnet! Es freut mich auch persönlich sehr, dass es gelungen ist, unseren „Vulkan-Express“ somit unmittelbar an einen Hauptwanderweg des Eifelvereins anzuschließen. Ich bin davon überzeugt, dass dies bei unseren Fahrgästen positiv aufgenommen wird. Und wer weiß, vielleicht lässt sich auch der eine oder andere Fernwanderer zwischen Bonn und der Mosel mit der Brohltalbahn von Oberzissen zur nächsten Wanderetappe hinauf nach Engeln bringen...

Ein für den Verein ganz wichtiges Thema möchte ich ebenfalls nicht verschweigen: Nach unserem Vorstandsbesuch beim Velay-Express nimmt das europäische Gemeinschaftsprojekt zur Aufarbeitung unserer zweiten Dampflok, der E 168, nun Fahrt auf! Erste Untersuchungen des Kessels durch französische und deutsche Experten stimmen zuversichtlich, diese Lok in nicht allzu ferner Zukunft unter Volldampf zu erleben! Dampffreie Zeiten, wie aktuell durch den Schaden an Lok 11sm leider unvermeidbar, dürften dann der Vergangenheit angehören.

Michael Hergarten, AKL Presse- & Öffentlichkeitsarbeit

| Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsstelle:

Brohltalstraße, 56656 Brohl-Lützing
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03; Fax 0 26 33 / 44 09 81
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 Ausgabe 4 / 2022: 15. November 2022

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

Titelbild: In die Aufarbeitung unserer zweiten Mallet, der aus Portugal beschafften E 168 kommt Bewegung! Nach dem Vorstandsbesuch bei unseren Freunden vom Velay-Express wurde zwischenzeitlich der Kessel befundet – mit positivem Ergebnis. Bis zum Jahresende soll gemeinsam mit den Partnern in Frankreich und Spanien das EU-Förderprojekt auf den Weg gebracht werden.
Foto: Michael Baaden

Sonderfahrten / Termine

- 30. September:** Eröffnung des Osteifelwegs
- 01. / 02. Oktober:** Weinfest in Oberzissen
- 01. Oktober:** Eifeler Vulkan-Frühstück
- 29. Oktober:** IBS-Vereinsausflug nach Kempenich und Mendig
- 01. November:** Schlachtfestfahrt
- ab 26. November:** Nikolausfahrten



Besuch des Vorstandes im Velay

▲ Über Fronleichnam ist der Vorstand der IBS zu dem lange erwarteten Gegenbesuch bei unseren Freunden im französischen Velay aufgebrochen. Gemeinsam hat man das weitere Vorgehen zur Aufarbeitung der portugiesischen Dampfloks E 166 und E 168 besprochen. Am 28. Mai 2022 haben die beteiligten Vereine aus dem Velay, aus Spanien und aus dem Brohltal im Bahnhof Tence Aufstellung vor dem Velay-Express genommen.

Foto: Michael Baaden

Endlich kam der Besuch vom 26. bis 29. Mai zustande. Erinnern wir uns an das Treffen im Brohltal im November 2019, als die Kollegen vom Velay-Express (VFV) uns erstmals aufsuchten und die gemeinsame Partnerschaft beschlossen wurde (s. Heft 4 / 2019). Und dann überraschte Covid 19 die ganze Welt. Danach ging erst mal nichts mehr. Einige Versuche des Gegenbesuches verliefen im Sande, weil mit der langen Quarantäne sich das Thema irgendwie vertagt hatte. Zwischendurch besuchte der Erste Vorsitzende des VFV uns bei der JHV 2021 und stellte das Projekt näher vor. Anlass der Partnerschaft war die französische Idee, die bei beiden Vereinen vorhandenen portugiesischen Henschel-Lokomotiven E 166 und E 168 europäisch aufarbeiten zu lassen als Förderprojekt der Europäischen Union.



▲ Im ersten Teil der Reise wurde am 27. Mai 2022 das meterspurige Bahnnetz im Velay in dessen östlichen, als "Train de l'Ardèche" bekannten Bereich besucht. Der von Mallet-Lok 403 geführte Zug ist hier im neuen Startbahnhof Tournon-St. Jean de Muzols zu sehen.

Foto: Michael Haubner



▲ Der lange Zug bestand fast ausschließlich aus offenen Aussichtswagen, die einen guten Blick auf die einzigartige Landschaft ermöglichen. Foto: Michael Haubner

So begaben sich acht Personen vom IBS-Vorstand und dessen Umfeld auf die lange aber trotzdem schnelle Reise mit

ICE und TGV nach Tournon an der Rhône. In Lyon wurde ein Pkw gemietet, damit wir vor Ort flexibel sein konn-

ten. Die Entfernungen waren dann auch größer als gedacht. In Tournon erwartete uns echter Sommer und echtes südländisches Gepräge beim Gang durch die Stadt und die Stadt gegenüber der Rhône, Tain-l'Hermitage. Wir waren richtig beeindruckt vom Flair und der Architektur. Am Abend überraschten uns fünf Personen vom Velay-Express, die uns dann im Hotel Azalees mit einem 3-Gang-Menü die französische Küche nahe brachten. Am nächsten Morgen konnten wir auch vier Kollegen aus Madrid im Hotel begrüßen. Sie vertraten den Train Arganda, dessen Henschel-Lok mit in das EU-Projekt gehört, zu dem mindestens drei Länder mitmachen müssen.

Im Vorfeld waren wir überrascht, warum wir ins in Tournon treffen sollten, wollten wir doch eigentlich zum Velay-Express. Das ergab sich dann am nächsten Tag, als wir vom neugebauten Bahnhof Tournon-St. Jean de Muzols mit dem „Train des Gorges“ des „Train



▲ Die Fahrt führte durch die beeindruckenden Schluchten des Doux.

Foto: Michael Baaden



▲ In Lamastre führte uns Pierrick am 27. Mai 2022 durch die neuen Werkstätten des „Train de l'Ardèche“, wo u. a. dieser Personenwagen in Aufarbeitung war. Foto: Michael Haubner

de l'Ardèche“, bei uns bekannt als Tournon – Lamastre, bis nach Colombier-le-Vieux acht km in das Doux-Tal hineinfahren. So etwas großartiges hatten wir noch nicht erlebt. Die Bahn klettert am Rand des Schluchttals permanent bergan. Immer tiefere Einblicke lassen die Fahrgäste zu „ahhh“ und „ohhh“-Gefühlswallungen hinreißen. Unser Vorsitzender meinte ganz emotional „magnifique“, ja ganz bestimmt. Unser Zug wurde geführt von der sechsachsigen Mallet 403, hinten dran offene Aussichtswagen mit Dach. So konnte die prachtvollte Landschaft von den ca. 500 Fahrgästen am besten genossen werden. Für unsere Gruppe war ein historischer Sonderwagen beige gestellt. Wieder zurück in St. Jean öffneten sich nicht nur für uns die Türen des Bahnmuseums, welches u. a. einen offenen Dampfkessel mit bunten Farben für die Funktionen der Rohre zeigt. Sodann reichte man uns eine Tüte mit Mittagsverpflegung, die unter einem offenen Dach miteinander eingenommen wurde.

Als bald ging es mit Pkw nach Tain-l'Hermitage, wo in einer Art riesiger Winzergenossenschaft eine Besichtigung und Degustation stattfand mit den beiden Weinsorten, die an der Rhône du Nord angebaut werden. Danach verließen wir das heiße Rhôneetal

auf die Höhen nach Lamastre, wo uns Pierrick Gérardon die Werkstätten der Bahn öffnete. Der dort befindliche Arbeitsvorrat ist immens: drei sechsachsige, eine normale Mallet, zwei Triebwagen, Waggon en masse etc.. Pierrick ist Direktor und Betriebsleiter von Tournon – Lamastre. Auch hier wurde im Jahr 2012 mit EU-Mitteln eine neue Werkstatt gebaut, weil der historische Standort in Tournon Stadt aufgegeben werden musste.

Anschließend begann die eigentliche Pkw-Fahrt auf das Velay-Plateau, wo wir nach Hunderten von Kurven hinter dem Ende der Bahnstrecke in Montfaucon zunächst im Hotel Platanes eintrafen. Dieses verließen wir alsbald, um nun endlich in dem Weiler Oumey den Bahnhof Raucoules-Brossettes zu erreichen. Hier residiert der VFV im Bahnhof und im daneben liegenden ehemaligen Hôtel de la Gare sowie einer neu errichteten Werkstatt und Wagenhalle.

Hier hatten wir etwas Zeit um die Anlagen in Augenschein zu nehmen. Am Lokschuppen begrüßten wir das junge



▲ Am Morgen des 28. Mai 2022 begann nach einem gemeinsamen Frühstück am Bahnhof Raucoules die Bahnreise mit dem „Velay-Express“. Lok 101 führte den Zug.

Foto: Michael Haubner



stieg in diesen Tag. Nach einem gemeinschaftlichen Bild aller Eisenbahner begann die lange erwartete Fahrt mit dem Velay-Express durch Feld, Wald und Wiesen, eine Kurve nach der anderen, bergauf und bergab, eben ganz anders, jedenfalls in der Vorstellung des Chronisten. Und der Frühsommer zeigte sein Farbkleid in gelb und weiß in klarer Luft. Die Strecke ist ein Erlebnis, so ganz anders als gestern in den Doux-Schluchten. Den Höhepunkt der Strecke überschritten wir beim Haltepunkt Devesset mit 1.061 m. Am Endpunkt in St. Agrève sind es immer noch 1.040 m. Dort ergab sich ein Gespräch mit örtlichen Politikern. Daran schloss sich ein 3-Gang-Menü im nahen Hotel

▲► Die Fahrt führte auf einer Meereshöhe von 800 – 1.000 Metern über das Hochplateau bis nach St. Agrève. Erkennbar ist die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in einem offenen Güterwagen.

Fotos: Michael Haubner

Personal, das gerade mit dem Anheizen der Mallet 101 beschäftigt war. Man merkte es gleich, hier oben auf dem Plateau (800-900 m über NN) war es 10° C kühler als im Rhônetal. Im Hôtel de la Gare bereitete man uns ein 3-Gang-Menü zu. Dicht gedrängt im Aufenthaltsraum saß man an drei Tischen, was der Gemeinschaft sehr förderlich war. Wer war „man“? Das waren einige Aktive vom Velay-Express, die Vereinsvorsitzenden, die Frauen und Helfer, alle machten das Gemeinschaftssessen. Und was war die Gemeinsamkeit? Wir sprachen europäisch, d.h. englisch, französisch, spanisch, deutsch und mit Händen und Füßen. So konnten wir uns gut miteinander verständigen. Unsere Familie Bickenbach übernachtete sogar in diesem „Hotel“.

Dort gab es am Samstag Morgen ein gemeinsames Frühstück, ein guter Ein-

► Mittagspause im Bahnhof St. Agrève. Martin Bickenbach freut sich aufs Essen.

Foto: Michael Haubner





▲ Hier wurde die Lokomotive für die Rückfahrt auf einer mit Menschenkraft bewegten Drehscheibe gedreht.

▲ Ebenso wurde uns hier der Triebwagen Nr. 313 präsentiert.

Fotos dieser Seite: Michael Haubner

an. Zwischenzeitlich konnten wir Einblick nehmen in die Werkstatt, in der der Doppeltriebwagen 222 zur Zeit repariert wird. Der andere Triebwagen 313 wurde nebenan extra für uns aus dem Schuppen gefahren – was für ein Sound! Lok 101 befuhr die Drehscheibe, für alle immer das Besondere einer Bahnfahrt auf dem Velay. Die Lok fährt immer vorwärts, alle Bahnhöfe haben Drehscheiben.

Auf der Rückfahrt legten wir einen längeren Aufenthalt in Tence ein. Hier als auch in Raucoules stehen in der Wagenhalle die Arbeitsvorräte und auch der in der Schweiz gekaufte Skl für die Streckenarbeiten. Aber für uns das Wichtigste war die Lok im alten Schuppen: E 166, die Schwester unserer E 168, beide Teil des europäischen, also unseres Projekts. Der Kessel von E 166 war vor Monaten entrohrt worden um den inneren Zustand zu besichtigen. Pierrick ist der Meinung, dass keine Erneuerung notwendig ist. Und die Radreifen weisen wie bei unserer E 168 ein bestes Profil auf.

Mit Pierrick und Fabian kamen wir überein, dass der Antrag in Brüssel zum Jahresende gestellt sein sollte um das Projekt wegen der Haushaltsplanung für 2024ff auf den Punkt zu bringen. Das bedeutet für uns, eine spezifizierte Zeit- und Kostenschätzung umgehend zu erstellen, was recht ambitioniert erscheint. Im Laufe der Gespräche vereinbarten wir, dass Pierrick kurzfristig nach Brohl kommt, um die E 168 zu besichtigen. Vielleicht ergibt sich die Möglichkeit, beide „E-Loks“ in Lamastre herzurichten.

Ansonsten bedanken wir uns herzlich für die freundliche, ja herzliche Aufnahme beim Velay-Express. Wir haben zwei unterschiedliche Bahnen mit unterschiedlichen Betriebssystemen in unterschiedlichen Landschaften zur schönsten Jahreszeit kennengelernt. Der Besuch macht Lust und Mut für weitere Treffen in dieser Landschaft. Den Mut zur Zukunft schenkte uns die Familie Gregoire mit dem 7-monatigen Jules aber auch die jungen Kollegen des VFFV. Für die Durchführung der Veranstaltung danken wir besonders Celine und Pascale, die mit ihrer persönlichen umsorgenden Art viel zur menschlichen Verständigung beigetragen haben. Wir haben Europa sehr genossen!

Michael Baaden



▲ Auf der Rückfahrt wurde im Bahnhof Tence ein längerer Zwischenstopp eingelegt, der u. a. zur Besichtigung der portugiesischen Mallet-Lok E 166, einer Schwesterlok unserer E 168, genutzt wurde.

In Raucoules zurückgekehrt, ergab sich für den Chronisten ein ausführlicher Blick in die neue Werkstatt und Wagenhalle und die draußen stehenden Fahrzeuge, die allesamt aus Digne (Provence) und der Schweiz kommen. Wo werden sonst noch Meterspurfahrzeuge verkauft?

Am Abend traf man sich in der Sonne vor dem Hôtel de la Gare zum Grillen und um miteinander zu fachsimpeln. Hierbei sondierten wir aber auch das konkrete Projekt der Aufarbeitung und Antragstellung zur Förderung.

Aktionstag zur Nachwuchsgewinnung

Das Thema (fehlender) Nachwuchs ist in all' unseren Arbeitskreisen seit Jahren ein großes Thema. Um hier Abhilfe zu schaffen, hat sich der Vorstand entschlossen, am 11. Juni 2022 einen Aktionstag in Brohl durchzuführen. Die Resonanz hat die Erwartungen durchaus übertroffen. Nun gilt es, die Interessenten „bei der Stange“ zu halten.

Los ging es schon am Vormittag: Die Arbeitskreise Oberbau und Technik hatten praktische Tätigkeiten aus ihrem Arbeitsumfeld vorbereitet, um einen anschaulichen Einblick zu bieten. In Gleis 7 hat das Team um Frank Muth die Gleislage gerichtet und mit einer kleinen Stopfmaschine bearbeitet. Und auch in der Werkstatt wurde fleißig gewerkelt. So wurde der Wagen 33 darauf vorbereitet, wieder auf seine Drehgestelle abgesenkt zu werden. Ca. 15 Interessenten hatten sich eingefunden, Einige sind der IBS seither bereits beigetreten.



▲ Der AK Oberbau kümmerte sich mit altgedienten und neuen Mitstreitern um das Gleis 7 in Brohl. Per Hand und Maschine wurde das Gleis gerichtet und gestopft. Foto: Michael Baaden

Am Mittag standen dann die Arbeitskreise Touristik & Öffentlichkeitsarbeit sowie Fahrdienst im Fokus. Die Fahrdienstler haben dabei kräftig rangiert, den offenen Cabriowagen 458 dem „Vulkan-Expres“ beigestellt und unter der fachkundigen Anleitung von Stephan Pauly die Bremsprobe und Zugvorbereitung übernommen. Während der nachmittäglichen Mitfahrt im „Vulkan-Expres“ konnte abwechselnd in kleinen Gruppen sowohl ein Stück auf der Lok mitgefahren als auch die Fahrkartenkontrolle und der Getränkeservice tatkräftig unterstützt werden.

Im Bereich Öffentlichkeitsarbeit hat sich eine kleine Gruppe den Tischen der Waggonen angenommen: Ausgestattet mit Maßband und Kamera wurde in jedem Wagen die Größe und Form der Tische aufgenommen, mit dem Ziel, diese mit unseren Streckenkarten auszustatten. Das Projekt soll nun konkret angegangen werden.



▲ Stephan Pauly begrüßte die zahlreichen Interessenten am Morgen des 11. Juni 2022 vor dem Brohler Lokschuppen. Auf Grundlage der Voranmeldungen hatten die Arbeitskreise ansprechende Aktionen vorbereitet. Foto: Michael Baaden

Am Abend versammelten sich alle Teilnehmer und auch „alte“ IBSler zum gemeinsamen Grillen und Beisammensitzen im oberen Innenhof. Die „Neuen“ zeigten sich hochinteressiert bis begeistert über die vielseitigen Tätigkeiten bei unserer Schmalspurbahn. Insbesondere die Niedrigschwelligkeit des gewählten Aktionstags kam gut an.

Nun gilt es, das zarte Pflänzlein zu pflegen und regelmäßige Aktiveneinsätze zu planen und zu begleiten. Dies ist die größte Herausforderung für uns „alte“ Aktive und zugleich eine der Hauptanforderungen an unsere Arbeitskreisleiter.

Michael Hergarten



▲ In der Werkstatt wurde u. a. am Wagen 33 gearbeitet, der unter Leitung von Andreas Thiel nach erfolgter Hauptuntersuchung auf seine Drehgestelle abgesenkt wurde. Foto: Michael Baaden



▲ Mittagssnack der Aktiven am Bahnhof Brohl. Frisch gestärkt ging es in den Nachmittag.
Foto: Michael Baaden

▲ Im AK Presse- & Öffentlichkeitsarbeit verschafften sich die Teilnehmer zunächst einen Überblick über die vielseitigen Tätigkeiten. Michael Hergarten erläutert die aktuellen Printmedien und die Aushangvitrinen.
Foto: Michael Baaden



▲ Vor der Abfahrt des nachmittäglichen „Vulkan-Express“ demonstriert Stephan Pauly im AK Fahrdienst das Heranrangieren des Cabrios 458 an den Zug. Die Teilnehmer konnten dabei abwechselnd selbst Hand anlegen.
Foto: Michael Baaden

► Einzelne unserer BOB-Wagen haben bereits Karten auf den Tischen – allerdings noch solche, die die Reise aufs Jungfrauojoch beschreiben. Im Rahmen eines neuen Projekts sollen nun alle Wagen mit Karten des Brohltals ausgestattet werden.
Foto: Marc-Andreas Giermann



Blick über den Zaun:

Mit 60 Sachen durch Europa oder: Orient-Express – Teil 2



▲ Mit diesem, bereits im letzten Heft gezeigten Foto, setzen wir unsere Reise mit Dieter Hettler und den V60-Loks nach Thessaloniki fort. Das Foto entstand im damaligen Jugoslawien bei einem Zwischenstopp. Foto: Sammlung Dieter Hettler

In der letzten Ausgabe haben wir unser Vereinsmitglied Dieter Hettler bei der 1962 durchgeführten Überführung von für die griechische Staatsbahn neugebauten V 60 bis ins ehemalige Jugoslawien begleitet. Begeben wir uns heute auf die Fortsetzung nach Thessaloniki.

09. Dezember: Das dumpfe Rumpeln einer Brücke weckt mich auf. Unten fließt die Morawa. Zu beiden Seiten des Schienenweges, der nun schon lange wieder einspurig ist, ziehen sich leichte Hügel hin. Überall auf den festgefrorenen Feldwegen gehen Leute mit Säcken und Körben bepackt zum Markt. Anders kann des Rätsels Lösung nicht aussehen, denn eine Kirche ist nirgends zu entdecken. Die kleinen Häuschen mit dem Walmdach liegen vereinzelt oder in Gruppen zusammen, ein paar Sträucher und Bäume dabei, manchmal eine kleine Scheune und natürlich ein Schuppen oder Verschlag für Hühner, Enten und Schweine. Vielfach stehen auch noch große Haufen von Maisstroh im Hof. Auch hier sind die meisten Häuser unverputzt, nett angelegte Gärten, Wege und Zäune sind eine Seltenheit. Paraćin, ein kleiner Bahnhof. Wir

fahren durch. Eine Schmalspurbahn endet hier, ihr Fahrzeugpark sieht aber gar nicht nach Bimmelbahn aus. Wie ich auf der Karte sehe, geht sie nach Prahova an die Donau, an der bulgarische Grenze entlang. Irgendwo ein Friedhof mit vielen Grabsteinen, auch er sieht ungepflegt aus. Dafür hat er aber eine kleine Kapelle. Ein alter Mann steht am Wegesrand und winkt, er trägt eine hohe Pelzmütze, eine Joppe, enge Hosen und selbstgefertigte, spitz nach oben gehende Schuhe. Um 9 Uhr wechsle ich bei meinen drei Loks die Tachographenscheiben aus. Der Fahrtwind pfeift mir ordentlich um die Ohren, während ich nach vorne klettere. Gut, dass die Rangiertritte an den Loks so nah beieinander liegen, denn die „John Kennedy“ vor unserem Zug fährt mit 60 Sachen und hält nur bei Zugkreuzungen. Da kommt schon eine. Das

Ausfahrtsignal zeigt Halt. Den kleinen Brunnen neben dem Stationsgebäude habe ich schon entdeckt und fülle unsere Eimer für die Morgenwäsche. Rasiert wird schon seit vier Tagen nicht mehr. Es ist ja auch niemand da, der sich darüber beschweren könnte. Beim Frühstück gibt es dann eine kleine Panne. Ich habe noch gefrorene Tütenmilch aus Salzburg, sie taut auch schön auf und wird auf dem Gitterrost warm, aber plötzlich platzt eine Kante auf. Kann gerade noch alles retten, nur der Ofen muss geputzt werden. Ein Warmmachen im Henkelmann wäre bei dieser Schaukelei aber auch nicht sicherer gewesen. Die Hügel zu beiden Seiten rücken näher und bilden ein enges Tal. Mitten drin die Morawa. Stalać heißt der Ort am Taleingang, hoch oben muss früher mal eine wuchtige Burg gewesen sein, heute zeugt nur noch eine Turm-

ruine davon. Neben der Bahn ein kleines Kirchlein, das erste, was ich heute sehe. Es schmiegt sich eng an die Felswand. Das Tal macht viele Windungen, langsam wird es auch wieder weiter. Ab und zu sehe ich kleine Wäldchen, sonst nur weite Felder. An vielen Stellen stehen zimmergroße, lehmverschmierte Haufen, einer ist geöffnet und ich sehe, dass hier die Ziegel noch selbst gebrannt werden. Bei einem Haus ist man dabei, den Dachstuhl zu zimmern, aus rohen Baumstämmen, die direkt neben der Baustelle behauen werden. Kein fertiger Balken ist zu sehen. Nochmal fahren wir über die Morawa und halten in einem Güterbahnhof. „Popovac“ lese ich, es muss kurz vor Niš sein. Vor uns ein solide gebautes einstöckiges Haus, bei uns würde es vier Familien Platz bieten. Aber hier komme ich mit dem Zählen nicht mehr mit, 10 Parteien sind es bestimmt. Vor der stark renovierungsbedürftigen Vorderfront die obligatorische Wasserpumpe, rechts die Schweine- und Geflügelställe. Zwei von den Vierbeinern mussten heute dran glauben.

Zum Glück war es bereits geschehen, als wir ankamen. Aber die restliche Verarbeitung müssen wir mit ansehen. Das ganze Haus hilft mit, es wird Wasser gepumpt, gebrüht und zerlegt. Das meiste Fleisch wandert in eine Holzwanne zum Einpökeln. Heute Abend gegen 19 Uhr soll es weitergehen. Das hat aber bestimmt nichts damit zu tun, dass heute der 2. Adventssonntag ist. Inzwischen haben wir unsere Loks abgeschmiert und machen dann auch Sonntag. Mit der Nagelfeile als Schraubenzieher nehme ich mein Radio auseinander und bandagiere das gesprungene Schaltrad, nun spielt es wieder. Das Mittagessen hat gut geschmeckt, Huhn gab's, auch aus der Büchse. Bis eben konnte ich noch sehen, wie nebenan die beiden Schweine verarbeitet wurden, nun sind wir wieder 50 Meter weitergerollt und um uns herum sind nur Güterwagen. Inzwischen ist es dunkel geworden, wir stehen wieder auf einem anderen Gleis. Weiter weg sehe

ich viele Lichter, das wird wohl Niš sein. Bei unserem Orient-Express kann man sich nun aber leider mal nicht aussuchen, wo er stehen bleiben soll! Tags fahren und nachts stehen wäre schöner!

Daheim wird jetzt die zweite Kerze am Adventskranz angesteckt! Und hier? Man merkt lediglich an der Langsamkeit des Güterverkehrs, dass Sonntag ist. Vielleicht auch daran, dass alle so viel Zeit haben, sich am Schlachtfest zu beteiligen. An der Kleidung jedenfalls merkt man es nicht. Übrigens, die Kleidung: Die Eisenbahner, mit denen ich nun am meisten in Berührung komme, haben auf dem Kopf ihre blaue Dienstmütze mit dem Flügelrad vor einem roten Stern. Nur der Stationsvorsteher hat wie bei uns eine rote Mütze. Er trägt auch einen sauberen dicken Mantel, meist mit Pelzkragen. Die Lok- und Zugführer sind ebenso ausgerüstet, aber alle übrigen tragen ein Sammelsurium von abgewetzten Sachen, meist in Stoff, seltener in Leder. Aufgerissene Schultern und durchgewetzte Ellenbogen gehören zur Alltäglichkeit. Jugoslawien gehört nun mal eben nicht zu den reichen Industrieländern. Auch über den Rangierbetrieb hier ist etwas zu sagen. Es gibt ein einziges Ausfahrtsignal für 15 Gleise. Meist ist es offen, die Weichen werden währenddessen nach Zuruf durch den Aufsichtsbeamten von Hand gestellt. Eine Sicherung oder Verriegelung ist nicht vorhanden, ein bei uns unvorstellbares Ding. Personal ist eben billig und passieren wird schon nichts! Dazu muss ich aber auch sagen, dass die Hauptstrecken teilweise schon mit elektrischen Lichtsignalen mit automatischer Rückstellung ausgerüstet sind.

Wie lange werden wir wohl noch brauchen? Unser Heizpetroleum reicht noch für zwei volle Tage, bis dahin, Dienstag, müssten wir eigentlich in Thessaloniki sein. Das Zeug, was Schwibbe vorgestern einhandelte, gefiel seinem Ofen ganz und gar nicht, er stank und spuckte. Aber die Kälte hat zum Glück nachgelassen, doch ist auch hier noch

Frost. Gut, dass wir so viel Wellpappe als Unterlage für die Luftmatratzen mithaben, es hat sich nämlich gezeigt, dass eine Schicht auf der Luftmatratze die Kälte von unten ganz erheblich abschirmt. Kurz nach 19 Uhr fährt endlich die Dampflok vor den Zug. Ein Bremser kommt vorbei und schaut bei mir herein. Er spricht etwas deutsch und will wissen, was mein Ofen kostet, er könne ihn für sein Bremserhaus gut gebrauchen. Dabei erfahre ich, dass er pro Tag 1.000 Dinar verdient, das sind ungefähr 7 Mark. Meine Zigaretten schlägt er allerdings aus, vielleicht sind seine besser? 19:45 Uhr. Endlich fahren wir, wenn auch langsam. Wir sollen gegen 6 Uhr in Skopje sein, das sind bloß 200 km. Aber es geht bergauf, im Tal der Morawa lang. Inzwischen ist auch alles wieder weiß geworden und der Mond scheint durch die dünne Wolkendecke. So kann ich wenigstens noch etwas sehen, ehe ich ins Bett gehe.

10. Dezember: Um 8 Uhr bin ich aufgestanden, nun stehen wir auf einem Bahnhof vor Skopje. Seit gestern Abend nur 203 km! Trostlose Gegend, vom Ort ist nicht viel zu sehen, gegenüber eine gut ausgestattete Traktorenstation, einige frierende Soldaten. Wir werden etwas rangiert und wieder viel bestaunt. Ich hole Wasser, während Schwibbe sich schon seit 6 Uhr abmüht, seinen verschmutzten Ofen wieder in Gang zu bringen. Nun geht er endlich wieder. Wir fahren durch Skopje durch, einige große Häuser, das Zentrum muss woanders sein. Zudem ist es sehr dunstig. Aber viel Industrie ist hier – und dann wieder freie Strecke. Auf einmal rücken die Berge wieder näher, da ist ein Fluss, der in die Ägäis fließt, ihm folgen wir und die Fahrt wird wieder schneller, für hiesige Strecken ist 50 km/h schon schnell! Statt Pferdewagen sieht man hier hochbepackte Eselchen, die gemächlich dahertrotten. Oder sie stehen festgebunden vor irgend einem kleinen Bahnhof und lassen den Kopf hängen.

Das Tal wird immer enger und tiefer. Eben noch hatte die neue Straße neben

uns Platz gehabt, nun ist sie in die Höhe verschwunden. Ein Tunnel, wir schneiden eine Flusswindung ab. Der Tunnel ist neu, früher fuhr man außen herum, ich sehe noch die Reste der vermutlich durch Hochwasser zerstörten Brücke. Jetzt meint man, im Wilden Westen zu sein. Kahle Hänge, die nur Nahrung für etwas Gestrüpp bieten. Unzählige Kurven. Auf der anderen Flussseite entdecke ich hoch oben die neue Straße, die Tito sich etwas kosten lässt. Mehrere große Betonbrücken überspannen die Taleinschnitte, teilweise wird noch daran gebaut. Eine kleine Kreuzungsstation kommt und wir halten. Ein Güterzug und der Express von Saloniki sind schon vorbeigedonnert, aber anscheinend kommt noch ein Zug. Auf der anderen Flussseite grasen einige Jungreiter zwischen den Sträuchern und Schneeflecken. Dass es da überhaupt noch etwas zu fressen gibt! Wir fahren wieder, es ist genau 12 Uhr. Zinzifov hieß der kleine Ort. Das Tal wird noch

enger. Drüben wieder mehrere große Brückenbaustellen! Das reizt einen direkt, die neue Straße später einmal mit dem Wagen zu fahren.

Titov-Veles. Ein größerer Ort am Rande eines riesigen Talkessels. Hier sieht alles etwas sauberer aus. Wie überall strömt auch erstmal das ganze Bahnhofspersonal zur Besichtigung zusammen. Es ist 12:30 Uhr und während ich etwas esse, werden wir wieder rangiert. Schwibbe ist losgegangen, um unseren zur Neige gegangenen Brotvorrat zu ergänzen. Gegenüber ist die Lokomotiv-Bekohlungsanlage. Die Güterwagen mit der Braunkohle werden von Hand entladen, die Arbeiter mit ihren Mützen ohne Schirm erinnern mich an Soldatenbilder aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg. Mein Ofen hat jetzt auch Dummheiten gemacht, ich habe schon ganz tränende Augen. Die Petroleumzufuhr klappt nicht mehr. Aber nach mehrmaligem Schütteln tut er's wieder.

So, nun werde ich also zum Gullasch Kekse essen, Brot gab's am Bahnhof nicht. Aber da es erst um 16 Uhr weitergehen soll, wollen wir uns noch den Ort ansehen. Denkste! Daraus wird nichts, unsere Loks werden auseinandergezogen. Immer 1 Lok – 5 Wagen – 1 Lok usw.. Anscheinend geht es nach Idomeni ziemlich steil runter, denn nun sind die wenigen Wagen mit Luftbremse auf den ganzen Zug verteilt. Unsere neue Zuglok ist ein alter Renner, eine 1'C 1'-h2 – P 35.14, gebaut 1922 bei Schwarzkopff in Berlin, hier Baureihe 01. Ich besuche den Lokführer, alles ist hier blitzblank und sauber. 15:10 Uhr. Es geht los. Nach Titov-Veles müsste man im Frühling kommen, wenn alles blüht! Zu beiden Seiten des Kesselausgangs kleben und stehen die Häuschen an den Berghängen. Alles ist wesentlich solider und netter gebaut, als ich es bisher gesehen habe. Aber auch hier ist Industrie und man sieht viele moderne Bauten. Durch die abgesonderte Lage des alten

▼ *Am Ziel angekommen: Auf Einladung des Kapitäns verbrachte das Team um Dieter Hettler einen feucht-fröhlichen Abend auf einem norwegischen Dampfer im Hafen von Thessaloniki.*

Foto: Dieter Hettler



Teils zu beiden Seiten vom Fluss fällt das aber gar nicht so ins Auge.

Bei den beiden von uns besetzten Loks haben wir die Bremsen wieder eingeschaltet, um zur Not etwas mitbremsen zu können. So sitze ich nun auf dem Führersitz und lasse meine Blicke ringsum schweifen. Das Tal ist zuerst wieder eng und felsig, dann wird auf einmal alles flacher und weiter. Und leider wird es auch so langsam dunkel, so dass ich nichts mehr sehen kann. Mit dem Mond ist auch nichts los, alles liegt unter einer dicken Wolkendecke. Uplötzlich schließt sich das Tal wieder, es wird noch einmal wild und reißend. Zum letzten Mal vermutlich. Überall liegt wieder hoher Schnee. Da reißt mit einem Male die Wolkendecke auf und alles liegt im kalten weißen Mondlicht. Wenn man so ein Bild dann gemalt sehen würde, hieße es: „Kitsch“. Das Licht spiegelt sich im Fluss, der wie aus Blei gegossen aussieht. Und schließlich gehen die Berge wieder auseinander, auf der rechten Seite bleibt noch eine Hügelkette, links verschwinden sie im Dunst und nur ganz oben schauen die Gipfel heraus. Wir sind in einer unendlich weit erscheinenden Ebene. Vereinzelt stehen Bäume und Sträucher, hier und da blinkt ein Licht, das Ganze mutet an wie eine Steppe. Öfters kreuzen Bäche und überall liegen zu Eis erstarrte Tümpel und Pfützen. Von Schnee keine Spur mehr. Die Strecke verläuft wie eine Allee, zu beiden Seiten stehen hohe Bäume. Dann auf einmal kommen viele Lichter, der Zug bremst und ich passe auf, dass der Zylinderdruck meiner Lok 2 atü nicht übersteigt, sonst könnte sie rutschen und Flachstellen bekommen. Wir sind in Gevgelija, der jugoslawischen Grenzstation. Es ist 18:40 Uhr.

Morgen früh soll's weitergehen. Wir waren gerade in der Bahnhofsbar und haben einen prima Kaffee getrunken. Anschließend Sorge ich dafür, dass die Konserven alle werden. Dazu ein jugoslawisches Bier; das Münchner war besser! Dann noch etwas geklönt und nun

ins Bett. Die letzte Nacht auf der Lok! Bis Saloniki sollen es noch 70 km sein.

11. Dezember: Um halb sieben wache ich auf und peile die Lage. Auf dem Nebengleis stehen noch zwei Loks! Entweder unsere – oder sollte das schon Kern sein? Ich steige aus und zähle meine über den Zug verstreuten Schäflein. Fünf. Also ist es Kern! Er guckt noch ganz verschlafen drein, als ich ihn wecke. Sein Zug lag immer ein paar Stunden hinter uns, überall waren wir gerade weg. Aber sonst ist er wohlauf. Wir machen uns langsam fertig, die Passkontrolle kommt und um 08:40 Uhr geht es schließlich weiter. 10 Minuten und wir sind in Idomeni, der ersten griechischen Station. Zwischendrin liegen der Grenzfluss und weite Felder. Bei ein paar Weiden entdecke ich gut getarnt in einer Strohütte einen griechischen Posten, das war alles, kein eiserner Vorhang! Griechische Pass- und Zollkontrolle, dann stehen wir wieder. Die Lok ist weg, es bleibt nichts anderes übrig, als zu warten. Man merkt doch, dass es wärmer geworden ist, zum ersten Mal über 0°C. Im Bahnrestaurant trinken wir einen Kaffee, der dick und süß ist. Eine Postkarte für die Daheimgebliebenen ist auch fällig, die erste seit Salzburg (sie kam eine Woche später an, als ich schon lange wieder in

Duisburg war!). Zwischendurch merke ich, dass wir unsere Uhren eine Stunde vorstellen müssen, deshalb war das heute so früh hell! Endlich kommt die Lok, eine amerikanische 1'D - Maschine mit Ölfuehrung. Und schon geht es los, obwohl die Bremsen noch nicht gefüllt sind. Bremsprobe kennen die hier wohl nicht. Es ist jetzt 12:35 Uhr Ortszeit.

Vorhin habe ich mich zum ersten Mal rasiert, aber für alles hat der Strom der Batterie nicht gereicht, unterhalb des Kinns sprießt es noch. Wir hoffen ja doch, heute in Saloniki im Hotel schlafen zu können. Und zu baden! Bei der Abfahrt fängt es an zu schneien! Aber es bleibt nichts liegen. Überall stehen grüne Bäume, auch das Gras ist stellenweise ganz saftig. Wieder geht's in ein Flusstal, drüben windet sich ein schmaler Weg am Ufer entlang, auf dem ein Mann seinen Esel buchstäblich abschleppt. Dann kommt eine große Brücke und wir kommen langsam in flacheres Gelände. Überall sieht man Bauern auf den Feldern und Hirten mit Schafherden. Die Ortschaften liegen weitab. Obwohl auch ärmlich, wirkt doch alles kultivierter als in Jugoslawien. Langsam bevölkert sich die Gegend, Häuser, Gärten, in denen noch der Kohl, Salat, Paprika und Tomaten stehen. Dann kommen Gütergleise, auf

▼ *Der runde Turm von Thessaloniki.*

Foto: Dieter Hettler



denen zu hunderten abgestellte amerikanische Invasionswaggons auf ihre Verschrottung warten. Rechts tauchen große Schuppen auf, Kräne, Schiffsmasten, zur Linken Hochhäuser und hinten am Berg Villen und Wälder. Thessaloniki. Es ist 15:25 Uhr, als wir im Güterbahnhof stehen. Von Essen bis hierher waren es genau 2329 Kilometer.

Es geht überraschend schnell, da wird der Zug schon auseinandergenommen und unsere Loks auf einem Abstellgleis zusammengestellt. Der Aufsichtsbeamte sagt mir: „Wenn alles klappt, sind sie um 10 Uhr abends im Depot, ich muss nur noch mal telefonieren.“ Also wieder warten. Und dabei haben wir

▼ *Das Krupp'sche Team der Loküberführung am Ziel in Thessaloniki: Links Dieter Hettler, mittig Kollege Kern, rechts Schwibbe.*

Foto: Sammlung Dieter Hettler



uns so aufs Hotel gefreut. Organisiert ist jedenfalls nichts, man wusste nicht einmal, dass wir kommen.

Langsam wird es dunkel. Kern soll um 19 Uhr ankommen, wie mir der Bahnhofsvorstand erklärt, ein freundlicher älterer, typischer Südländer mit Schnurrbartchen. Ich telefoniere auch mit der Firma Schenker als Transportunternehmer. Wie in Salzburg weiß man auch hier zuerst von nichts. Das wird alles von Athen geregelt, heißt es. Und Athen ist weit, 521 km und neun-

einhalb Stunden mit der Bahn weg. Schließlich erklären sie sich dazu bereit, Essen und Athen telegraphisch zu verständigigen.

Endlich, kurz vor 20 Uhr kommt der erwartete Zug mit Kern und seinen beiden Loks. Bis auch die auf unserem Gleis stehen und er fertig ist, vergeht eine weitere Stunde. Doch dann gehen wir zum ersten Mal wieder zivilisiert essen, im vollkommen neu gebauten modernen Hauptbahnhof. Anschließend kommt noch ein Bummel durch die Stadt dran und dann kehren wir zu unseren Luftmatratzen zurück, es hat ja doch keinen Zweck, ins Hotel zu ziehen, solange wir nicht wissen, was wird.

12. Dezember: Um 9 Uhr wache ich auf, draußen ist heller Tag. So spät schon? Da fällt mir ein, dass wir ja gestern die Uhr eine Stunde vorgestellt haben. Bloß lässt sich der Körper nicht so schnell wie eine Uhr umstellen. Hauptschalter rein und einmal kräftig gepfiffen, da sehe ich in den anderen Loks zwei verschlafene Gestalten auftauchen. Kern macht Frühstück für uns alle, anschließend gehen wir wieder zum Bahnhofsgelände. Nun heißt es auf einmal, wir sollen noch nach Athen weiterfahren. Am

Hauptbahnhof gebe ich ein Telegramm an Krupp auf, wechsele Geld und mache einige Einkäufe. Um 11 Uhr wieder bei den Loks, finde ich die beiden im Arbeitszeug. „Wir müssen sofort abschmieren, 11:30 Uhr geht's weiter!“ Aber auch daraus wird nichts, denn als wir um 13 Uhr immer noch dastehen, beschließen wir, nun erst mal vernünftig essen zu gehen. Auch am Nachmittag steht noch nichts über eine Weiterfahrt fest, so machen wir im nahen Hafen einen Besuch auf einem norwegischen Schiff, dessen Kapitän uns am Abend vorher eingeladen hatte und da an Bord viel Alkohol fließt und unsere Loks sowieso kalt sind, bleiben wir gleich bis zum Frühstück dort. Schön war's!

13. Dezember: Noch immer ist nichts über unsere Zukunft bekannt, nun wird auf einmal alles auf den Zoll geschoben. Erst wenn der die Loks frei gegeben hat, können wir weiterfahren. Und da man sich anscheinend noch nicht darüber klar ist, was man an Zoll bei der eigenen Staatsbahn erheben kann, bleiben wir eben da. Mit Kern mache ich anschließend einen Informationsgang zum Betriebswerk, das einige Loks erhalten soll. Wir suchen lange, aber als wir endlich den dortigen Chef finden, werden wir freundlich empfangen.

Griechischer Kaffee in winzigen Tässchen süß und dick, wird uns vorgesetzt. Nach einigen Telefonaten finden sich drei jüngere Ingenieure ein, die etwas von der Materie verstehen. Zwei der Herren waren auch schon in Deutschland zur Ausbildung. Hier erfahren wir nun endlich, dass alle sieben Loks hier bleiben sollen. Somit sind Schwibbe und ich entlassen, wir legen unsere Abreise auf Freitag fest. Am Nachmittag suchen wir uns in der Stadt ein Hotel, es ist so warm dass die Mäntel auf der Lok bleiben. Anschließend werden die Sachen auf den Loks verpackt und mit einem Taxi in die Zivilisation umgezogen. Langsam wurde es aber auch Zeit!

14. Dezember: Nach dem Frühstück besorgen wir uns unsere Fahrkarten, unser Zug geht um 17:14 Uhr. Anschließend geht's zu den Loks, um unsere Öfen zu verpacken, die als Reisegepäck wieder mit zurück sollen. Was wird der Zoll sagen? Aber es geht besser, als wir denken. Zwar muss Kern sein Italienisch und ich mein Französisch auspacken um zu erklären, was wir wollen, dann hellen sich jedoch die Beamtenmienen auf und wir können die Öfen aufgeben. Viel Zeit bleibt nach dem Essen nicht mehr, die Koffer sind gepackt, dann geht's zum Bahnhof.

Dort Himmel und Menschen! Sämtliche Griechen scheinen ihre Verwandten in Deutschland zu Weihnachten besuchen zu wollen! Die beiden Wagen nach Köln sehen bald aus wie ein Flüchtlingstransport. Selbst in den Gängen stapelt man Koffer, Kisten und Pakete. Man zieht aus mit Kind und Kegel! Und wir ziehen um in einen leeren Wagen nach Wien, auch wenn wir dann morgen in Laibach wieder umsteigen müssen. An der Grenze hat der Zug bereits anderthalb

Stunden Verspätung, doch zum Glück lassen sich die Sitze ausziehen und wir können schlafen.

15. Dezember: Irgendwo ist der Zug voll geworden, doch hat Schwibbe einen anderen leeren Wagen ausfindig gemacht, der zwar bloß bis Belgrad geht, doch können wir wenigstens weiterschlafen. Dort sind es schon zweieinhalb Stunden Verspätung als wir abfahren. Unser jetziger Wagen geht bis München. Mit einem jungen Jugoslawen, der sehr gut Deutsch spricht, unterhalte ich mich längere Zeit über Land und Leute, als jedoch das Abteil voller wird, verstummt das Gespräch. Mittags essen wir sehr gut im jugoslawischen Speisewagen, wir müssen dazu durch die beiden Wagen nach Köln und sind froh, umgezogen zu sein. Über allem liegt ein unbeschreiblicher Geruch! In Jesenice haben wir noch genau so viel Verspätung wie am Morgen, bis Villach wird es auch nicht weniger. Hier ist der Hauptzugteil pünktlich losgefahren, aus unseren vier Wagen wird ein Sonderzug gemacht. Von Spittal bis Schwarzach-

St.Veit fahre ich nochmal auf der Lok mit, einer 1145 der ÖBB. Es ist ein besonderes Erlebnis, die Tauernstrecke bei diesem tiefen Schnee mit der Lok zu fahren. Hier und da stehen Weihnachtsbäume und aus dem Tal blinken die Lichter der Ortschaften. Noch einmal steigen wir um, in Salzburg. Der Schlafwagen ist leider weg, aber auf den ausgezogenen Sitzen liegt es sich auch nicht schlecht.

16. Dezember: Am frühen Morgen kommen wir in Köln an, immer noch als Sonderzug mit vier Wagen. Zweieinhalb Stunden Verspätung, in München waren es noch über drei! Ein letztes Umsteigen, dann bin ich um 10:38 Uhr zu Hause in Duisburg.

Viel länger hätte die Reise auch nicht dauern dürfen, heute ist Sonntag. Am Freitag werde ich dem Jungesellenleben Ade sagen und heiraten. Dabei hatte die ganze Verwandtschaft meiner Braut schon was von Ferntrauung erzählt!

Dieter Hettler



Einige der 1962 überführten V 60 sind noch heute im Dienst der griechischen Staatsbahn OSE.

Foto: Thomas Franke

Werkstattbericht

Wagen 32

Nach der Zwischenabstellung in der Wagenhalle am oberen Hof hat der Wagen zwischenzeitlich Platz im Diesellokschuppen auf den Hebeböcken gefunden. Dort wird er seine zwischenzeitlich in Brohl fast fertiggestellten Drehgestelle zurück erhalten. Die bei einem Fahrzeugfenster-Hersteller neu gefertigten Übersetzfenster sind zwischenzeitlich geliefert worden und warten auf den Einbau.

Wagen 109

Nach vielen Jahren geht es bei diesem Wagen in recht großen Schritten voran. Die Zug- und Stoßvorrichtung, aufgearbeitet aus Gebrauchtteilen aus eigenem Bestand, ist bereits angebaut und lackiert. Die Bremsanlage ist fertig und es wurden bereits erste Dachteile angebracht. Einige Holzteile wurden aufgearbeitet und finden wieder Verwendung in dem historisch bedeutsamen Fahrzeug.

VT 30

Auch wenn im Schuppen in Brohl nicht direkt sichtbar, geht es auch an diesem Fahrzeug weiter voran. Einige aufgear-



▲ Am 10. Juli 2022 präsentierte sich Wagen 32 noch auf einem Rollwagen stehend im oberen Hof. Zwischenzeitlich ist er in den Diesellokschuppen überführt worden und wartet auf den Einbau von Drehgestellen und Fenstern.

beitete Teile wurden bereits im Wagenschuppen eingelagert und warten auf den Einbau. Die Motoren befinden sich noch bei dem von uns beauftragten Fachbetrieb in Köln.

IIsm

Unser „bestes Stück“ bereitet uns seit Juli einige Sorgen. Am Samstag des Juli-Dampfwochenendes erlitt die Maschine bei der Bergfahrt am Nachmittag bei Schweppenburg-Heilbrunnen einen Zy-

linderschaden, welcher einer recht umfangreichen Reparatur bedarf. Bei dem Schadensereignis brachen Stücke aus dem Zylinder links vorn aus, welche dann den Kolben schlagartig stoppten. Dadurch wurde auch die Treibstange verbogen. Die Arbeiten binden natürlich nun auch Werkstattkapazitäten, welche an anderer Stelle wieder fehlen. Aber die Maschine soll ja bald wieder laufen. Wir schätzen jedoch, dass dies in diesem Jahr nicht mehr der Fall sein wird. Somit werden an den eigentlichen Dampffahrplantagen nunmehr die „gelben“ Dieselfahrpläne angeboten. Die Zeit des Stillstands der Lok soll möglichst auch zur Durchführung der Arbeiten zur Hauptuntersuchung genutzt werden. Im April nächsten Jahres ist die Lok ja bereits seit acht Jahren auf den heimischen Gleisanlagen wieder aktiv – wie die Zeit vergeht...

▼ Wagen 109 hat aufgearbeitete Zug- und Stoßvorrichtungen erhalten.



Sanitär- und Aufenthaltsräume in Brohl

Auch hier geht es in recht großen Schritten voran. Nachdem der neue Duschraum und die ebenso neuen Toilettenräume verputzt wurden, ist nun auch der Aufenthaltsraum leergeäumt. Der bisherige Dusch- und Waschraum



Jahreszeit hoffentlich einen gemütlichen neuen Sanitär- und Aufenthaltsbereich anbieten können. Ersatz für die Kollegen ist derzeit in Form eines Aufenthaltscontainers auf dem oberen Hof, dem Vereinsräumchen sowie dem Platz am „Kurt-Weiland-Platz“ und mit unserem Toilettenwagen vor dem Schuppen vorhanden.

Stefan Raab

◀ Triebwagen VT 30 ist weiterhin in der Werkstatt aufgebockt. Die Motoren sind derzeit noch in der Aufarbeitung in Köln.



◀ Weiterhin regelmäßig zum Einsatz kommt der auf dem Skl-Beiwagen montierte Mulcher zum Freischnitt an der Strecke. Das Fahrzeug hat die Grünpflege maßgeblich vereinfacht und erleichtert uns die Arbeit deutlich.

wird zum Heizungsraum und, nachdem ein Teil der Trennwand herausgestemmt wurde, zur neuen Kaffeeküche. Damit gewinnen wir Fläche für einen etwas großzügiger geschnittenen Sitzbereich. Nachdem die Fußbodenheizung im Sommer noch eingebaut wird, folgen der Estrich und die Verputzarbeiten. Somit werden wir zur kalten

► Wie bei unserem Besuch im Velay vereinbart, besuchte uns am 10. Juli 2022 Pierrick Gérardon um den Kessel der portugiesischen Mallet E168 näher zu befunden. Heinz-Wolfgang Lehner übersetzte die Erkenntnisse ins Deutsche: Der Kessel scheint in gutem Zustand zu sein! Fotos: Michael Baaden



Neues aus dem Arbeitskreis „Archiv“



▲ In unserem Archiv lagert u. a. auch diese auf 1963 datierbare Luftaufnahme von Brohl. Wer genau hinsieht, erkennt interessante Details: So sind die Lokschuppenanlagen baulich noch deutlich anders gestaltet. Rechts des Lokschuppens steht Lok 11sm auf dem damaligen „Schrottgleis“ – es kam glücklicherweise anders. Weniger Glück hatte der links zu erkennende Triebwagen 51: Nach der Einstellung des Personenverkehrs ist er recht schnell verschrottet worden. Aber auch städtebaulich gibt es Interessantes zu entdecken: So standen damals gegenüber des Lokschuppens an der Brohltalstraße noch mehrere Wohnhäuser, wo die BEG später ihren Busbetriebshof anlegte. Ganz rechts wird der kleine Ort Brohl derweil „autogerecht“ ausgebaut. Die im Bau befindliche breite B 9 samt Tankstelle wickelte im Zeitgeist jener Tage die Anforderungen an einen Ort in Bezug auf die Aufenthaltsqualität und des Verkehrs völlig neu.

Foto: IBS-Archiv

Zunächst einmal ein freundliches „Hallo allerseits“, mein Name ist Toni Hagenkötter, bin 63 Jahre alt, beruflich studierter Kapitän auf Großer Fahrt und durch zurückliegende berufliche Aktivitäten der Eisenbahn sehr verbunden. Mitglied im Verein der IBS bin ich seit 2006 und seit 2022 auch als Zugführer aktiv. Seit Mai 2022 bekleide ich auch offiziell das seit Ende 2021 verwaiste Amt des Arbeitskreisleiters Archiv.

Im Vorfeld unseres Schnuppertages am 11. Juni 2022 meldeten sich bereits zwei Herren, die ihr Interesse an einer Mitarbeit im Archivwesen bekundeten und auch z. T. in dieser Thematik nicht unerheblich vorbelastet sind, so dass wir uns freuen, durch diesen Hintergrund gewisse Impulse für die zukünftige Gestaltung und Tätigkeit im Archivbereich zu erhalten.

Dies ist umso mehr vor dem Hintergrund unseres Generalprojekts, eines „Zentralarchivs Vulkan-Express“, erfreulich, dass wir kurz- bis mittelfristig umsetzen wollen.

Denn Stand heute ist, dass viele z. T. sehr historische und auch

sensible Unterlagen aus den unterschiedlichsten Gründen an verschiedenen Standorten im Brohltal lagern und ein detaillierter Überblick über die Archivinhalte einfach fehlt und der schnelle direkte Zugriff auf Akten nicht möglich ist.

Das Ziel wird sein, diese verschiedenen Lagerstätten zentral in den angemieteten Räumlichkeiten im Bahnhof Neuwied zusammen zu führen, zunächst zu katalogisieren und als letzten Schritt für die Zukunft soweit als möglich zu digitalisieren, so dass der geneigte Interessent auf die freigegebenen Unterlagen online Zugriff haben könnte.

Da wir noch am Anfang dieses sehr umfangreichen Projektes des Zentralarchivs stehen und noch eine Vielzahl von Fragen beantwortet werden müssen, soll es dies zunächst für heute aus dem Arbeitskreis Archiv an Informationen sein, gleichwohl werden wir über den Verlauf der Arbeiten und Ergebnisse gerne regelmäßig an dieser Stelle berichten.

Toni Hagenkötter

I Brohltalbahn-Team beim „Florians-Cup“

Zum 100-jährigen Jubiläum der Brohler Feuerwehr wurden Vereine und Gruppierungen aus Brohl und dem Umland zum „1. Brohler Florians-Cup“ geladen. Neben Teams der umliegenden Wehren waren auch Karnevalsgruppierungen, Gruppen aus dem örtlichen VfL und auch ein Team der Betriebs-GmbH angemeldet. Es galt einige knifflige Spiele und Herausforderungen zu bewältigen. Eine davon war die Fahrt mit der Brohltalbahn-Draisine über die Hafenbahn bis zu einer Station, an welcher mittels Kübelspritze ein „Feuer“ gelöscht werden musste. Bei herrlichem Sommerwetter ein Heidenspaß – nicht nur für uns fünf Brohltalbahner.

Immerhin im Mittelfeld belegten wir den 11. Platz von 20 teilnehmenden Gruppen. Also der 1. Platz in der zweiten Hälfte. Die Veranstaltung ging mit Musik und mehr bis in den späten Abend hinein, was auch einige Brohltalbahner, auch solche, die tags Dienst im Tal geschoben hatten, für ein kühlendes Getränk nutzten.

Stefan Raab

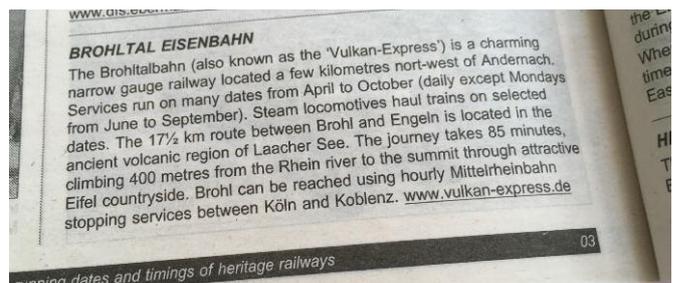
I „Vulkan-Expreß“ im European Rail Timetable

Unser „Vulkan-Expreß“ wurde in den bekannten European Rail Timetable (ERT) aufgenommen!

Der ERT ist Nachfolger des einstigen Thomas Cook European Timetable und enthält die wichtigsten Bahn- und Schiffsverbindungen Europas und ausgewählte Verbindungen weltweit. Das monatlich digital publizierte Werk erscheint vier Mal pro Jahr auch in gedruckter Form und enthält dann stets ein „Rail Extra“, in welchem für jedes Land Besonderheiten des Bahnverkehrs sowie einige Museums- und Touristikbahnen aufgeführt werden. In dieser Rubrik findet sich seit diesem Frühjahr neben sächsischen Dampfbahnen, Harzer Schmalspurbahn oder dem Öchsle auch unser „Vulkan-Expreß“.

Es freut mich außerordentlich, dass sich das stetige Werben um Aufnahme in dieses international verbreitete Medium gelohnt hat. Nähere Infos unter www.europeanrailtimetable.eu.

Michael Hergarten



I Bericht des Schatzmeisters

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

Tino Walpurgis, Koblenz
Jan Feierabend, Bonn

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 VT 30: Folgender Betrag ist bis zum 31. Juli 2022 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

220.152 €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten ab 50€ Spendenwert im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend

gemacht werden kann. Zusätzlich übersenden wir Ihnen als Ausdruck unseres Dankes ein attraktives Spendenzertifikat. Hier nun alle Spender bis zum 31. Juli 2022:

Manfred Hirzmann, Unkel-Heister
Ursula Ortwein
Wolfgang Bauchhenß, Trier
Dr. Sabine Junker, Bonn
Ulrich Graffmann, Bonn
Annette Wigand und Horst Ellßel, St. Augustin
Rolf Mennicken, Würselen

Regelmäßig mit einem festen Spendenbetrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen
Hans-Hermann Kleinespel, Müllheim (Ruhr)
Rolf Toonen, Bonn

Tobias Baaden

Eindrücke aus Niederzissen

Der „neue“ Bahnhof Niederzissen ist zwischenzeitlich fertiggestellt. Thomas Lingen und Sven-Dirk Kreuz haben einige Eindrücke mit der Kamera festgehalten.



▲ Blick am 04. August 2022 vom Bahnsteig auf das neue Abstellgleis, welches in die ehemalige Bushalle führt. Hier besteht künftig die Möglichkeit, Gleisbaufahrzeuge und Ähnliches geschützt abzustellen.

Foto: Sven-Dirk Kreuz



▲ Das zweite Bahnhofsgleis ist wieder beidseitig angebunden und kann nun für Zugkreuzungen genutzt werden. Planmäßige Premiere hierfür wird der 01. / 02. Oktober 2022 sein, wenn wir anlässlich des Oberzisser Weinfestes zusätzliche Züge anbieten werden. Auch der Bahnsteig ist zwischenzeitlich fertiggestellt und ermöglicht einen bequemen Einstieg in die Waggons.

Foto vom 11. August 2022: Thomas Lingen

Ausflug zum Saison-Abschluss

Die nunmehr dritte „Corona-Saison“ neigt sich dem Ende zu und der Dienst im „Vulkan-Express“ stand vielfach vor ganz besonderen Herausforderungen. Als Dankeschön für den großen Einsatz aller Aktiven, aber auch für die Treue unserer zahlreichen inaktiven Unterstützer, laden IBS und Betriebs-GmbH für **Samstag, den 29. Oktober 2022** zu einem kleinen Ausflug zum Saison-Abschluss ein!

Wir werden nicht weit reisen, sondern uns in der Umgebung unserer schönen Bahn umsehen. Umso mehr Zeit bleibt für Gespräche, Beisammensein und den Austausch. Und sind wir einmal ehrlich: Wann sind wir selbst zuletzt als Fahrgast mit dem „Vulkan-Express“ gefahren? Na also...

Das wollen wir ändern: Wir treffen uns um 09:15 Uhr an unserem Bahnhof Brohl BE. Um 09:30 Uhr starten wir mit dem planmäßigen „Vulkan-Express“ nach Engeln. Unterwegs soll es – sofern es die Corona-Regeln zulassen – ein Frühstücksbuffet geben.

In Engeln angekommen, begeben wir uns auf eine Eisenbahnarchäologische Exkursion: Gemeinsam mit den Heimatfreunden Weibern, die sich intensiv mit diesem Thema befasst haben, wandern wir auf der ca. 6 km langen ehemaligen Bahntrasse vom Engelner Prellbock über Weibern bis zum 1974 aufgegebenen Endbahnhof Kempenich. Unterwegs werden wir

an verschiedenen Stellen den heutigen Zustand mit historischen Aufnahmen und Karten vergleichen sowie das Tuffsteinmuseum im alten Bahnhof Weibern besuchen.

Von Kempenich fahren wir am Nachmittag mit dem Freizeitbus 322 über Engeln (Nicht-Wanderer können hier zusteigen!) nach Mendig. Hier besuchen wir gemeinsam das Deutsche Vulkanmuseum „Lava-Dome“, welches u. a. einen möglichen künftigen Ausbruch des Laacher-See-Vulkans in einer Nachrichten-Sondersendung präsentiert! Auch den einzigartigen Lavakellern unter Tage werden wir einen Besuch abstatten.

Der Ausklang soll bei einem Abendessen in der benachbarten Vulkan-Brauerei stattfinden. Für die Heimreise bestehen ab Mendig regelmäßige Zug- und Busverbindungen. Exemplarisch sei die Abfahrt per Bus um 20:49 Uhr genannt; mit Umstieg in Niederzissen wird Brohl um 21:56 Uhr wieder erreicht.

Der Teilnahmebeitrag liegt bei 20 € und beinhaltet neben der Fahrt im „Vulkan-Express“ ein Frühstück, den Eintritt ins Tuffsteinmuseum, die Busfahrt sowie den Eintritt in den Lava-Dome mit Felsenkeller. Wer dabei sein möchte, wird um **Anmeldung bis zum 15. Oktober 2022** über die bekannten Kontaktdaten unseres Büros gebeten. Bitte gebt dabei an, wie wir Euch erreichen können und, ob ihr an der Wanderung teilnehmt. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme!

Michael Hergarten für IBS und Betriebs-GmbH