



Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort / Impressum	2	Weiler einst und heute	18
Vulkan-Expres-Lokomotive D4 zurück im Brohltal	3	Diskussionen um Logistikkonzept der Fa. Rhodius	20
Abtransport der D4 am 21. Dezember 1987	7	Entwicklung des „Velay-Express“	21
Wanderzüge: Wie ist es gelaufen?	11	Tag der Schiene auch bei uns im Brohltal	23
Brücke über DB-Strecke in Brohl wieder eingesetzt	12	Bericht des Schatzmeisters	23
Werkstattbericht	15	Heimatverein verlegt wieder Gleise in Weibern	24

I Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Freunde der Brohltalbahn,

wie bereits in der zweiten Ausgabe unserer Vereinszeitschrift im Frühling 2023 angekündigt, zeichnet der sich für unsere Bahn im Brohltal als historisch zu bezeichnende Wieder-Zugang unserer Diesellokomotive D 4 nun ganz konkret ab. Wenn ich die am heutigen Feiertag Allerheiligen an Sie gerichteten Zeilen verfasse, darf ich mit großer Vorfreude ankündigen, dass Ende dieses Monats die von uns so lange ersehnte Rückkehr dieser formschönen und ihrer Erbauungszeit weit vorausgegangen Maschine erfolgt ist. Mit anderen Worten: Wenn Sie dieses Heft in Händen halten, befindet sich die Lokomotive, die viele von Ihnen und uns ganz wie ich selbst als untrennbar mit dem „Vulkan-Express“ verbinden, wieder auf den Schienen des Brohltals bzw. in unserem kleinen aber feinen Bahnbetriebswerk in Brohl / Rhein.

In dem fast genau 36 Jahre andauernden Exil in der Schweiz wurde sie als Gm 4 / 4 241 von ihrer jüngsten Eigentümerin, der Rhätischen Bahn in Landquart bzw. in Chur, sehr erfolgreich einer wahrhaftigen Kur unterzogen. Aus dieser wird die Lokomotive in mehreren Schritten in den Jahren 1992, 1999 und zuletzt 2023 technisch wahrhaftig innerlich tiefgreifend überarbeitet und äußerlich nun strahlend in den traditionellen Farben Grün / Beige lackiert nach Brohl zurückkehren.

Als Gründungsmitglied der IBS, das gemeinsam mit den Kollegen der ersten Stunde, wie Michael Haubner, Michael Baaden und Volkhard Stern ziemlich traurig drein geschaut hat, als die Lok im Dezember 1987, an die NEWAG verkauft, Brohl auf einem Tieflader in Richtung eines uns zunächst unbekannten Zieles verließ, mögen Sie, liebe Leser und Leserinnen, annähernd unsere überwältigende Freude verspüren, dass zum Erscheinen dieser Ausgabe die Vulkan-Express-Lok schlechthin wieder zu uns zurückgefunden hat.

Bereits an dieser Stelle danke ich den Schweizer Kollegen, insbesondere dem Leiter „Rollmaterial“ und Mitglied der Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn, Ivo Hutter sowie dem Leiter „Drittmarkt“ der RhB, Johannes Boner, von ganzem Herzen und in aller Aufrichtigkeit für die hervorragende Pflege der Lok in den vergangenen dreieinhalb Jahrzehnten sowie die Bereitschaft, die Maschine zu einem sehr fairen Preis an uns, die Brohltalbahner zurückzugeben!

Das gesamte Geschehen um die Übergabe der Lok am 02. Oktober dieses Jahres können sie dem ausführlichen Artikels zum Thema „Rückkehr der Lok D 4“ dieser Ausgabe entnehmen, die Michael Hergarten mit seinem Redaktionsteam erneut aufwendig und liebevoll gestaltet hat. Dafür ihm und seinem Team meinen herzlichen Dank!

Ihnen, liebe Leser und liebe Leserinnen, wünsche ich zu Beginn des neuen Jahres 2024 alles Gute, Gesundheit und für das Gelingen all' unserer gemeinsamen Vorhaben Gottes reichen und immerwährenden Segen!

Ihr Stephan Pauly, Vorsitzender

I Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsstelle:

Brohltalstraße, 56656 Brohl-Lützing
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03
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 1 / 2024: 15. Februar 2023

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

Titelbild: Eine Legende kehrt zurück: Die ursprüngliche Stammlok des „Vulkan-Express“, die Diesellok D 4, kehrt nach 36 Jahren von der Rhätischen Bahn zurück ins Brohltal! Bei der Schlüsselübergabe am 02. Oktober 2023 in Landquart präsentierte sich die Lok schon in frischer Lackierung der Brohltalbahn.
Foto: Stephan Pauly

Sonderfahrten / Termine

16. / 17. März: Messestand St. Ingbert

17. & 24. März: Frühlingsfahrten

31. März: Saisonstart 2024

07. April: Messestand: ADFC Rad+Freizeit Siegburg

08. Juni: Bahnerlebnistag / Nachwuchsförderung

10.-14. Oktober: Studienreise nach Frankreich

D 4: Vulkan-Expreß-Lokomotive wieder zurück im Brohltal



▲ Schlüsselübergabe an die Vertreter der IBS vor der Lok D 4 bei der RhB in Landquart. Von links nach rechts: Wolfgang Lehner (Schriftführer), Stephan Pauly (Vorsitzender), Ivo Hutter (Leiter „Rollmaterial RhB und Mitglied der Geschäftsleitung RhB) sowie Stefan Raab (Geschäftsführer Betriebs-GmbH)
Foto: Stephan Pauly

Mit der Gründung der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e. V. (IBS) am 02. September 1987 hatten wir uns als Mitglieder der IBS im Rahmen des Erhalts der Brohltal-Eisenbahn von Anbeginn satzungsgemäß der Aufgabe gewidmet, „wertvolle Zeugnisse der Eisenbahngeschichte als kulturelle und technische Denkmäler der unsere Zeit mitformenden Technik zu erhalten.“ Außerdem wurde die „Zweckerreichung“ der IBS seinerzeit u. a. über „die Schaffung und Ausbau eigener Sammlungen sowie durch die betriebsfähige Erhaltung eisenbahngeschichtlich besonders wertvoller Fahrzeuge“ definiert. Umso böser war unsere Überraschung, als wir von der damaligen Geschäftsleitung der sog. „Alt-GmbH“ vor vollendete Tatsachen gestellt wurden und uns die Mitteilung gemacht wurde, dass die Lok D 4 bereits

im Jahr 1986 nach einem irreparablen Getriebschaden an das Unternehmen NEWAG verkauft und noch im Dezember des Jahres 1987 von Brohl aus abtransportiert würde. Alles Protestieren und Insistieren half nichts. Gerade diese formschöne Lokomotive, die aus unserer Sicht das Kriterium eines „eisenbahngeschichtlich besonders wertvollen Fahrzeuges“ ohne Zweifel erfüllte, war uns für eine Neugestaltung des Vulkan-Expreß' entzogen worden. Diesen unfreiwilligen Verlust haben wir seinerzeit als einen herben Rückschlag um den Erhalt der Brohltalbahn empfunden. Gerade die Lok D 4 war bereits ein Jahrzehnt als Zugpferd des mittlerweile über die Grenzen des Brohltals und des Kreises Ahrweiler hinaus bekannt gewordenen Vulkan-Expreß' im Brohltal unterwegs.

Nachdem längere Zeit das Gerücht kursierte, die Maschine sei von der NEWAG für einen Export nach Nordafrika vorgesehen, hatte ich persönlich alle Hoffnungen aufgegeben, dass wir die schöne und für eine schmalspurige Nebenbahn bullig wirkende Mittelführerstand-Lokomotive jemals wiedersehen würden. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass damals bereits Erkenntnisse über das Schicksal deutscher Diesellokomotiven im Dienste von Gleisbauunternehmen in Nordafrika oder Teilen Zentral- und Südafrikas bekannt waren. Diese Lokomotiven wurden meistens „auf Abbruch“ gefahren, mitunter baulich bis zur Unkenntlichkeit verändert (siehe dazu auch das Schicksal der beiden V 52-Diesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn) oder verschwanden im Nebel weiterer, kaum nachvollziehbarer Veräußerungen.

Umso größer war unser Erstaunen, als wir 1989 davon erfuhren, dass die Rhätische Bahn (RhB) mit Sitz in Chur bzw. Landquart im Kanton Graubünden die Maschine erworben hatte und für ihre unterschiedlichsten betrieblichen Belange einsetzen wollte. Ein erstes Aufatmen hinsichtlich des weiteren Schicksals „unserer Lok“ erleichterte den Schmerz um den Verlust der Lokomotive, denn damals ahnten wir bereits, dass dieses nach dem Vorbild Schweizer Uhrwerke präzise und höchst professionell geführte Verkehrsunternehmen eine mustergültige Erhaltung der Maschine garantieren würde.

Im September des Jahres 1992 war es Andreas Wildeman, Paul Mandt und mir vergönnt, das Bahnbetriebswerk bzw. das Depot und die Werkstätten der RhB in Landquart zu besuchen. Dabei trafen wir damals auf einen wenig zufriedenen Werkstattleiter der RhB, der sich in unserer Anwesenheit vor allem über die technischen Defizite der Maschine deutlich Luft machte. Noch im selben Jahr wurde die Lok mit der neuen RhB-Betriebsnummer Gm 4 / 4 241 einer tiefgreifenden Überarbeitung, Erneuerung und Modernisierung verschiedener Motor- und Getriebekomponenten

unterzogen, die es erst nach diesen Anpassungen ermöglichte, die Maschine in dem von der RhB gewünschten betrieblichen Umfang einzusetzen. Ziemlich genau 31 Jahre nach diesem Besuch muss ich, offen und ehrlich zuzugeben, dass uns Dreien damals eine gewisse Schadenfreude in unseren Gesichtern abzulesen war. Tatsächlich hatten wir Vereinsmitglieder, anders als die neu eingesetzte Geschäftsführung der damaligen Brohltal-Eisenbahn GmbH, um die massiven technischen Defizite der Lokomotive gewusst.

Nur zu oft hatten wir bereits während der zehnjährigen Betriebsphase des Vulkan-Expreß zwischen 1977 und 1987 von den damals langjährig erfahrenen und gestandenen Lokführern der Brohltal-Eisenbahn wie Klemens Krupp, Kuno Pörschke, Robert Schaup oder den Werkstattmitarbeitern um Karl Wolf gehört, dass vor allem die Probleme mit der Wendeschaltung und dem Wendegetriebe ganz erheblich waren und das Werkstattpersonal in Brohl vor immer neue Herausforderungen gestellt hatte. Nicht auszuschließen, dass diese Erkenntnisse auch bis zu der damals provisorisch eingesetzten Geschäftsleitung der „Alt-GmbH“ gedrungen waren und

diese nichts Eiligeres zu tun hatte, als die Maschine schnellstmöglich loszuwerden.

Die Lok D 4 war im Sommer 1971 als Unterstützung zu den am 30. Oktober 1965 angelieferten und ab dem 16. November 1965 im Einsatz stehenden sowie im September 1967 um eine weitere dreiachsige Diesellok der Firma Orenstein & Koppel (O & K) in Ergänzung erworben worden, um den damals noch erheblichen Güterverkehr im Brohltal und die aufwendigen Rangierarbeiten in den Brohler Bahnhöfen ökonomischer und von der betrieblichen Seite effizienter abwickeln zu können. Mit ihren beiden auf ein Getriebe synchronisierten MWM-Motoren von jeweils 200 PS war die Maschine um rund 100 PS stärker als die jeweils bereits im Einsatz befindlichen O & K-Maschinen der Bauart MV-10 S. Zum Zeitpunkt der Anlieferung der D 4 war der Dampfbetrieb im Brohltal bereits sechs Jahre Geschichte.

Selten wurde die D 4 den im Rahmen der Rationalisierung des Phonolith-Verkehrs im Jahr 1972 von den Bayer-Werken gebraucht beschafften OOt-Selbstentladewaggons nach Brenk



▲ Am 31. August 1985, also in ihrer letzten aktiven Saison, ist Lok D 4 hier zusammen mit Wagen VB 50 und dem Cabriowagen 458 auf der Steilstrecke zwischen Oberzissen und Brenk zu sehen.

Foto: Volkhard Stern



▲ Mit großer Herzlichkeit empfingen uns die Mitarbeiter der RhB anlässlich der kleinen Feierstunde zur Übergabe der Lokomotive auf ihrem Gelände in Landquart. Foto: Stefan Raab

vorgespannt. Die Verteilung von Kunstdünger auf fast alle Bahnhöfe jenseits von Burgbrohl mittels der in Brohl zu Beginn der 1970er Jahre noch zahlreich vorhandenen G- und GG-Waggons erfolgte hingegen regelmäßig mit der neuen Lokomotive, und ein weiteres regelmäßiges Arbeitsfeld der Streckenlokomotive war bis zur Einstellung der Lava-Verladung in Weiler auch der bis 1984 zwischen den Bahnhöfen Brohl Hafen und Weiler B. E. verkehrende und mit Lavalith gefüllte Ganzgüterzug. Das Bedienen der Ausweichanschlussstelle in Brenk mit den entsprechenden Selbstentladewagen oder den ebenfalls noch zum Einsatz kommenden vierachsigen Drehgestell-Waggons (sog. „Flachwagen“ Om 451 bis Om 458) blieb im Regelfall weiterhin Sache der dreiachsigen O & K-Maschinen, welche, in Doppeltraktion von einem Führerstand aus gesteuert, die notwendige Leistung von 600 PS erbrachten. So konnten die in der Regel aus zehn OOt-Wagen bestehenden Züge ohne Zugteilung in Oberzissen als Ganzzug in einer Fahrt nach Brenk befördert werden.

Nach der Einführung des touristisch ausgerichteten „Vulkan-Express“ im März des Jahres 1977 wurde für die Maschine ein weiteres wichtiges betriebliches Betätigungsfeld gefunden. In der Wahrnehmung der Reisenden und der Szene der Eisenbahnfreunde wurde die Lok in untrennbarer Kombination mit dem einzigen originalen Brohltalbahnen-Personenwagen VB 50 damals als der Vulkan-Express identifiziert. Fotos aus dieser Zeit sind u. a. in Heft 1 / 2022 vorgestellt worden.

Noch heute stellt sich mir die Frage, wie wir angesichts der wachsenden technischen Schwierigkeiten im Bereich des Getriebes mit dem sich verkomplizierenden Schadensbild der Lokomotive D4 nach 1987 selbst umgegangen wären? Angesichts des Verkaufs und des Abtransports im Jahr 1987 sowie der gründlichen und tiefgreifenden Aufarbeitung der Lok durch die RhB erscheint mir dies allerdings heute als eine eher müßige und mehr als spekulative Überlegung.

Weit über drei Jahrzehnte hinweg verfolgten wir das Schicksal „unserer Lok D4“ in der Schweiz stets sehr aufmerksam und hofften von Jahr zu Jahr intensiver, dass im Zusammenhang mit der tiefgreifenden Modernisierung des Fahrzeug- und Wagenparks der RhB auch irgendwann eine Chance bestünde, doch wieder an „unsere“ D4 heranzukommen. Im Zusammenhang mit dem zunehmenden Erfolg des Vulkan-Express erschien uns ab Mitte der 1990er Jahre auch eine Ausweitung unseres eigenen Wagenparks im Bereich der Personenwaggons unumgänglich. Hierzu knüpfte der Geschäftsführer unserer Betriebs-GmbH, Stefan Raab, umfangreiche Kontakte in die Schweiz, die erfolgreich dazu führten, dass wir in den vergangenen Jahren neben den bereits vorhandenen Fahrzeugen der ostschweizerischen Frauenfeld-Wil-Bahn auch alsbald Fahrzeuge der Berner Oberland-Bahn erwerben konnten.

Stefan Raab erwies sich dabei als extrem erfolgreicher Netzwerker, denn in dieser Zeit ergaben sich auch weitere



◀ Eine vorbildliche Dokumentation sämtlicher in den vergangenen 36 Jahren an der Lok vorgenommenen Arbeiten wurden uns in analoger und digitaler Form zusammen mit der Lokomotive überreicht.

Foto: Stephan Pauly

Wir wurden aufgefordert, im Rahmen eines Bieterverfahrens ein Angebot für die Lokomotive abzugeben. Stefan Raab und ich haben anschließend intensiv darüber nachgedacht und endlos miteinander diskutiert, wie ein solches Angebot aussehen möge, um endlich einen sicheren Zuschlag für den Rückerwerb der Lokomotive zu erhalten.

Im Ergebnis sind wir heute sehr stolz darauf, dass die von uns angebotene Summe neben dem Erwerb der Lok durch die IBS auch eine frische Lackierung der Lokomotive, wie sie auf den hier gezeigten Fotos zu erkennen ist, ermöglichte.

Mehrfach musste ich aus terminlichen und persönlichen Gründen die Übernahme der Lokomotive durch die IBS verschieben. Anfang Oktober öffnete sich dann ein sehr kurzfristiges Zeitfenster, in dem es Heinz-Wolfgang Lehner als Schriftführer und Mitglied des Vorstandes sowie Stefan Raab und mir endlich doch noch möglich wurde, im Rahmen einer feierlichen und zugleich von einer sehr großen herzlichen Kollegialität geprägten Zeremonie in Landquart unsere D4 im Rahmen einer Schlüsselübergabe zu übernehmen.

In diesem Zusammenhang möchte ich mich hier an dieser Stelle namens des Vorstandes und der Mitglieder der IBS bei den Herren Ivo Hutter und Johannes Boner sowie deren Mitarbeitern herzlichst für die freundliche, kollegiale, aber auch warmherzige Aufnahme anlässlich der Übernahme bedanken. Die angesprochene Schweizer Präzision wurde bei der kleinen Feier auch darin deutlich, dass man uns eine insgesamt 16 Aktenordner umfassende Dokumentation aller jeweils und jemals an der Lokomotive durchgeführten Arbeiten überreichte.

Anknüpfungspunkte in Richtung der Rhätischen Bahn. Vor etwa fünf Jahren begann Stefan insistierend und hartnäckig bei der RhB-Leitung nachzufragen, ob angesichts der sich häufenden Gerüchte um eine mögliche Abstellung der Lokomotive ein Erwerb möglich sei.

Rückblickend denke ich heute häufig, dass ich Stefan mit meinem ständigen Nachfragen diesbezüglich nicht selten auf die Nerven gegangen bin, da er ja bereits von sich aus das Thema „Rücknahme der Lokomotive“ bei jeder sich bietenden Gelegenheit gegenüber der RhB erwähnte. Im Sommer 2021 haben

Stefan Raab und ich dann eine parallele Verhandlungsstrategie aufgegriffen, die Stefan Raab immer wieder bei Johannes Boner, dem Leiter „Drittmarkt“ vorstellig werden ließ, während ich selbst über das Vorzimmer in der Geschäftsleitung bei dem Leiter „Rollmaterial“, Ivo Hutter, unsere Erwerbsinteressen vortrug. Dabei wurden wir von den Schweizer Kollegen stets darauf verwiesen, dass „im Rahmen einer Abstellung der Lok selbstverständlich an uns gedacht würde.“ Die Kontaktdrähte begannen mit dem sich abzeichnenden und endgültigen Abstellungsdatum der Gm 4/4 241 am 15. Juli 2023 endgültig zu glühen!

Im Rahmen einer Einladung zu einem anschließenden Mittagessen konnten wir uns mit den Werkstattmitarbeitern über die technischen Aspekte sowohl der Lok selbst wie auch der Rücküberführung nach Deutschland intensiv austauschen. In einer anschließenden Werkstatt- und Depotführung wurde uns noch einmal deutlich, wie bedeutend das Verkehrsunternehmen RhB für das Engadin und den Kanton Graubünden mit seinen rund 1.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern tatsächlich ist. Die vom Kanton Graubünden und vom Verkehrsministerium der Schweiz geförderte Modernisierung der Werkstatanlagen, die sich zum Zeitpunkt unseres Besuchs im Umbau befanden, hat uns tief beeindruckt und gezeigt, wie sehr die Schweiz mit ihren Kantonen, aber auch den kommunalen Gebietskörperschaften ihre Eisenbahnen als unverzichtbaren und höchst bedeutenden Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur verstehen und konsequent mit den hierfür erforderlichen Finanzen ausstatten. Einfach vorbildlich!

Nachdem wir nun zwischenzeitlich den Ankauf und die Übergabe der Maschine erfolgreich absolviert haben, fehlt jetzt nur noch die Rückkehr, die ebenfalls vorbereitet und organisiert ist.

Selbstverständlich sind nach der Ankunft der Lokomotive in Brohl zunächst noch einige Anpassungsarbeiten erforderlich. Die Zug- und Stoßvorrichtungen – auch für Normalspurfahrzeuge – müssen wieder montiert und auf die für unseren Betrieb erforderliche Höhe gebracht werden. Um der Lokomotive ihre durchaus auch heimatliche Anmutung zurückzugeben, werden wir zumindest in Bezug auf die Spitzensignale oberhalb der Pufferbohle wieder V 60-Lampen anbringen. Auch die für die Rangierarbeiten erforderlichen Rückspiegel, die in Brohl in dieser Form funktionslos wären, werden rückgebaut.

Wir, der Vorstand der IBS, werden alles daransetzen, dass die Lokomotive uns vollumfänglich in der Saison 2024 zur Verfügung stehen wird. Glücklicherweise

die Rückkehr der Lokomotive freuen wir uns darauf, Sie, liebe Leserinnen und Leser, über den weiteren Verlauf der Wiederinbetriebnahme im Brohltal unterrichten zu können. Selbstverständlich wird die Maschine in einer kleinen Feierstunde, zu der wir zum gegebenen Zeitpunkt einladen werden, offiziell dem Betrieb übergeben. Auch auf unserer Internetseite haben wir über die Ankunft der Lok und die weiteren noch anstehenden Anpassungsarbeiten bereits berichtet.

Stellvertretend für den Vorstand darf ich abschließend meiner überaus großen Freude heute nochmals Ausdruck darüber verleihen, dass es uns gelungen ist, unsere Lokomotive D 4 nach einer 36 Jahre andauernden Abwesenheit, sozusagen im besten Erholungszustand nach ihrem (Chur-)Aufenthalt in der Schweizer Höhenluft, zurück ins Brohltal geholt zu haben.

Stephan Pauly, Vorsitzender

I D 4 der Brohltalbahn und ihr Abtransport am 21. Dezember 1987

Die D 4 (B'B'.dh, MaK 401 029, 1959) hatte ein bewegtes Leben hinter sich: 1959 von MaK in Kiel gebaut, gilt sie vielfach als Prototyp der späteren DB-Bauweisen V 51 und V 52. Im Februar 1959 wurde sie als Einzelstück an die Alsen'sche Portland-Cement-Fabriken KG, Itzehoe, ausgeliefert und unter deren Nr. 8 in Dienst gestellt. Besonderheit war die Spurweite von 860 mm. 1967 an die Kreisbahn Aurich verkauft, wurde sie zuvor von der Maschinenfabrik Schöttler in Diepholz von 860 auf 1.000 mm umgespurt und mit einer Zug- und Stoßvorrichtung für Schmal- und Normalspur versehen (HU am 02. Juni 1967).

Bis Oktober 1969 war die Lok in Ostfriesland im Einsatz, musste dann je-

doch wegen eines Kupplungsschadens im Motor abgestellt werden. Die Lok war bis dahin 110.000 km gelaufen. Da der gesamte Schienenverkehr der Kreisbahn Aurich am 31. Dezember 1969 endete, bot sie die Lok für 22.000 DM zum Verkauf an. Im Frühjahr 1971 wurde man sich mit der Brohltalbahn handelsmäßig. Der BEG passte die zugkräftige Lok (2 x 200 PS) gut ins Konzept, um ihre drei O & K-Diesellokomotiven D 1-3 (1965 / 66) zu ergänzen. Die Überstellung von Aurich nach Brohl zog sich jedoch hin. Mit Schreiben vom 08. Juli 1971 teilte die Kreisbahn Aurich der BEG mit, dass es der DB bisher an einem passenden Tiefladewagen für den Bahntransport gefehlt habe. Dieser sei nun für Mitte, spätestens Ende Juli 1971 avisiert.

Und so traf die Lok dann im Sommer 1971 in Brohl ein, anders als bei Jakubowski dargestellt, der in seiner Chronik der Brohltalbahn von Juni 1972 spricht. Ob die Lok nun 22.000 DM oder – wie eine andere Quelle besagt – 23.310 DM nach Vermittlung des Lokhändlers NEWAG aus Oberhausen kostete, sei dahingestellt. Im Brohltal war die D 4 zunächst vor allem im Lavalith-Pendel zwischen Weiler und dem Brohler Hafen eingesetzt. Am 21. August 1974 war D 4 mit dabei, um die letzten Güterwagen aus Kempenich abzuholen.

Insgesamt zeigte sich die Lok launisch und störanfällig. Man fand eine ruhigere Aufgabe für die Maschine: Am 25. März 1977 rollte der erste Vulkan-Expreß von Brohl nach Engeln. Fortan



war die D4 die Stammlok des kurzen grünen Zuges, der ja nur wenige Betriebstage im Jahr aufwies. Im Sommer 1985 wurde der aus dem VB50 bestehende Vulkan-Express um den „offenen Wagen“ 458 ergänzt. Ob der D4 diese geringe Mehrbelastung zu viel wurde? Jedenfalls musste sie am Ende der Saison 1985 erneut mit einem Getriebeschaden abgestellt werden und kam nicht mehr in Fahrt. Im Juni 1986 verkaufte sie die BEG wiederum an die Fa.

NEWAG. Vorerst blieb die Lok jedoch im Brohler Loksuppen stehen und dieser Zustand währte über anderthalb Jahre bis Ende 1987. Am Morgen des 21. Dezember 1987 nahm eine der O & K-Loks die D4 an den Haken und überführte sie in den Umladebahnhof. Dort warteten bereits zwei Schwerlast-Autokräne der Fa. Hack aus Neuwied, die die D4 auf einen Straßentieflader der Fa. Max Goll aus Düsseldorf setzten.

Für die BEG, die sich 1986/87 in einer tiefen, existenzbedrohenden Krise befand, bedeutete der Abtransport der D4 einen weiteren moralischen Tiefpunkt.

Im März 1989 gelangte die Maschine dann nach Chur zur Rhätischen Bahn, wo sie grundlegend den dortigen Erfordernissen angepasst wurde und als Gm 4/4 241 in den Arbeitszugdienst ging.

Die Bilder vom 21. Dezember 1987 zeigen das frühmorgendliche Abholen der D4 im Loksuppen (Bild 1), den Transport zum Umladebahnhof (Bilder 2 und 3) sowie die Verladung der Lok auf den Straßentieflader (Bild 4). Der damalige Geschäftsführer Kai Wehrmeister (Bild 5) und Wilfried Thelen (Bild 6) nehmen von der Drehgestelllok Abschied. Bild 7 gibt den versandfertigen Transport im Brohler Umladebahnhof wieder und gegen Mittag rollte die Fuhre am Brohler Hafen vorbei in Richtung Norden (Bild 8), zunächst zur MaK-Werkstatt nach Moers.

Volkhard Stern





5



6



7



8



Wanderzüge: Wie ist es gelaufen?

▲ Mit der „Classic“-Garnitur aus D1, Cabriowagen 458 und VB 50 sowie einem Packwagen war der „Vulkan-Express“ im Oktober als Wanderzug im unteren Brohltal unterwegs. Das Foto zeigt den Zug am 11. Oktober 2023 bei der Wende im Bahnhof Burgbrohl. Foto: Ulrich Clees

In den vergangenen Herbstferien (NRW + RLP) haben wir mittwochs und freitags das im letzten Heft vorgestellte neue Angebot der Wanderzüge am Markt getestet. Mit jeweils vier Zugpaaren haben wir im unteren Streckenabschnitt bis Burgbrohl insgesamt sieben schöne Wanderwege erschlossen. Wie fällt nun das Resümee aus? Lohnt es sich, das Angebot fortzuführen?

Die Antwort darauf fällt schwer. Während der ersten beiden Wochen (Ferien NRW) war die Auslastung sehr überschaubar. Pro Zugpaar hatten wir selten mehr als 15 Fahrgäste, bei jenen gegen die Lastrichtung naturgemäß noch weit weniger. Das ist für einen wirtschaftlichen Betrieb nicht ausreichend.

Zum Beginn der rheinland-pfälzischen Ferien änderte sich dies zunächst – insbesondere nach einem Facebook-Post der REMET als Verantwortliche für die „Traumpfade“ im Kreis Mayen-Koblenz.

Deren Account hat rund 35.000 „Fans“ (zum Vergleich: wir haben etwa 5.000) und erreicht direkt die Wanderer und Naturfreunde. In der darauf folgenden Woche stiegen tatsächlich auch die Fahrgastzahlen auf bis zu 60 pro Tag beförderte Menschen.

Letzteres zeigt, dass bei einer weiter verbesserten Werbung, insbesondere in Medien, die gezielt Wanderer erreichen, durchaus Potenzial vorhanden ist. Wilfried Thelen, als zumeist auf den Zügen eingesetztem Zugführer berichtete durchaus von positiver Resonanz und schlug zugleich vor, die Züge bis Niederzissen zu verlängern um mit Geo M und Eifelleiter weitere Wanderwege anzubinden.

Nach ausführlicher interner Diskussion hat sich die Geschäftsführung Ende 2023 entschieden, die Züge im Oktober 2024 nochmals versuchsweise anzubieten und bis nach Oberzissen zu verlän-

gern. Somit werden sogar die dort neu ausgewiesenen Wanderwege der Ortsgemeinde Oberzissen sowie der Osteifelweg erreicht. Auch können wir das Angebot mit dieser verlängerten Fahrstrecke auch für Nicht-Wanderer besser vermarkten, indem am Zielort weitere touristische Ziele wie die Swingolf-Anlage, das Rodder Maar und die Burg Olbrück besucht werden können. Auch die Kombination mit einem Besuch in Maria Laach oder Mendig ist ab Niederzissen mit dem Regiobus 810 somit möglich.

Wir sind sehr gespannt, wie sich diese Veränderung auf die Nachfrage auswirken.

Michael Hergarten

Was lange währt wird endlich gut: Brücke über DB-Strecke in Brohl wieder eingesetzt



◀ Die beiden Autokrane wurden am Vortag aufgebaut und halten sich bereit für den Einhub der Brücke bei Nacht.

der Rampe. Bei einem weiteren Arbeits-einsatz des IBS am 28. Oktober wurde das Gleis mittels optischer Bestimmung der Gleislage grob gerichtet, nivelliert und anschließend gestopft. Zum Ein-satz kam hier unter anderem der SKL, die eigene kleine gleisgebundene Stopf-maschine und mechanische Gleisheber. Die finalen Richt- und Stopfarbeiten des Gleises erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt zusammen mit anderen sanierten Streckenabschnitten mit einer großen Gleisstopfmaschine. An die Stopfarbeiten anschließend wurde wei-terer Schotter ausgebracht.

In der Nacht vom 11. auf den 12. Oktober war es soweit: Die frisch sanierte Brücke zum Umladebahnhof, welche für die Reparaturarbeiten im September letzten Jahres ausgehoben werden musste, konnte endlich an ihren angestammten Platz zurückkehren.

In den vorangegangenen Nächten wurden letzte Arbeiten an den Wiederlagern und Mauern auf der DB-Seite durchgeführt. Diese Maßnahmen waren nur möglich unter Vollsperrung der Linken Rheinstrecke. Da diese Sper-rungen nur nachts von 23:00 Uhr bis 04:30 Uhr eingerichtet werden können, blieb nur ein kleines Zeitfenster um die umfangreichen Restarbeiten und den Einhub durchzuführen.

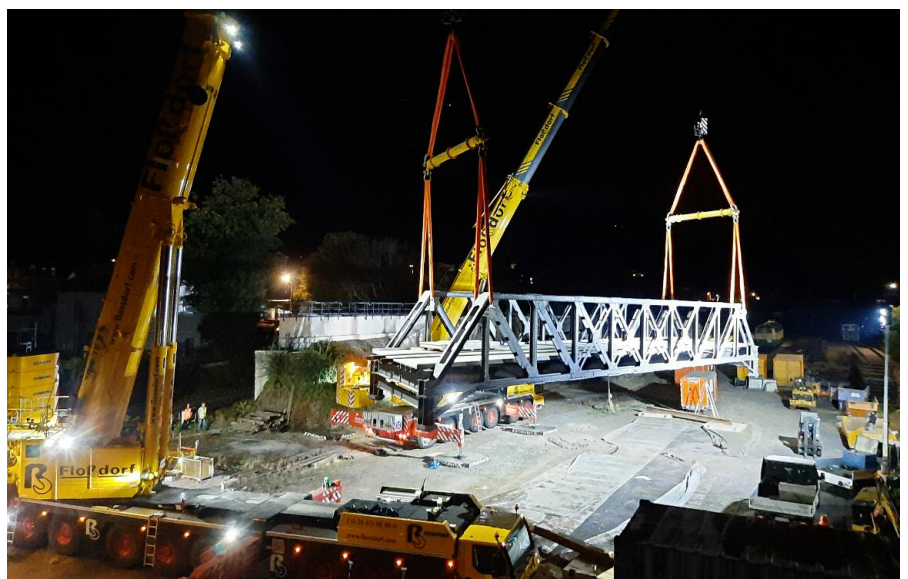
Durch vorausschauende Planung und gute Zusammenarbeit mit den beteiligten Firmen war es möglich, das Projekt zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen. Der gesamte Gleisbau auf der Brücke und der Rampe zum Umlade-bahnhof wurde durch den Arbeitskreis Oberbau der IBS vollständig in ehren-amtlicher Eigenregie durchgeführt. Hierfür wurden bereits im Mai erste

Stahlschwellen auf der Rampe zum Umladebahnhof ausgelegt und S49 Schienen montiert. Um die vor allem im Sommer bei Hitze auf den Oberbau wirkende Ausdehnung des Materials auszugleichen, wurde erstmals auf den Gleisanlagen der Brohltalbahn ein Schienenauszug auf Betonschwellen eingebaut.

Nach dem Einheben der Brücke erfolgte am 14. Oktober der Lückenschluss auf

Es war somit möglich, dass zwei Wo-chen nach Einhub der Brücke der Stre-ckenabschnitt wieder befahrbar gemacht werden konnte. Kleinere abschließende Arbeiten können im lau-fenden Betrieb durchgeführt werden. Mit der Sicherung des Zugangs zum DB-Netz für die nächsten Dekaden konnte ein weiterer Meilenstein für die Zukunft der Brohltalbahn erreicht wer-den.

Frank Muth & Rafael Wunderwald





▲ Die langsame Bewegung der Brücke an ihren Bestimmungsort aus verschiedenen Perspektiven. Kurz vor dem Ziel ist dann von allen, im Besonderen den Kranführern und Einweisern, Maßarbeit gefordert.

◀ Es ist vollbracht: Die Brücke hat ohne Probleme und passgenau ihre Lage erreicht.

◀ Am folgenden Tag wurde damit begonnen, den Gleisanschluss der Brücke wiederherzustellen. Aufgrund der Radien ein nicht einfaches Unterfangen.

▼ Das erste Schienenfahrzeug auf dem sanierten Brückenbauwerk war unser SKL, der sich an der schwer erreichbaren Baustelle wieder einmal als unverzichtbares Hilfsmittel beweisen konnte.

Fotos: Frank Muth





▲ Erste S49 Schienen sind auf den Schwellen montiert. Im Hintergrund ist die Schienenauszugsvorrichtung zu sehen. Foto: Jens Ahlbach



▲ Im Gegensatz zum Stopfen mit Hand-Stopfhämmern erleichtert das gleisgebundene Stopfaggregat die schwere körperliche Arbeit enorm. Im Bild: Frank Muth. Foto: Rafael Wunderwald



▲ Das berechtigterweise zufriedene Gleisbauteam der IBS nach Durchführung des Lückenschlusses zum Umladebahnhof. Von links nach rechts: Marcel Wachtveitel, Achim Wachtveitel, Jens Ahlbach, Tobias Baaden, Udo Markus Schwenzfeier und Martin Bickenbach.

Foto: Frank Muth



▲ Blick über die wieder eingebaute Brücke von der Seite des Umladebahnhofs aus. Foto: Frank Muth

► Lok D1 beim Einschottern mit einem Rollwagen in Vorbereitung der Stopfarbeiten. Foto: Frank Muth



Werkstattbericht

Sachstand zur Wiederinbetriebnahme der Dampflok 11sm

Die Rückkehr von wichtigen Komponenten, wie dem reparierten Zylinder, Kolben und Kolbenstangen aus externen Werkstätten lässt leider noch auf sich warten, dennoch konnten durch die „Arbeitsgruppe Dampflok“ in der Zwischenzeit umfangreiche Arbeiten an der 11sm erfolgen.

Abgeschlossen wurden die sorgfältige Begutachtung und Bedarfsinstandsetzung der Bremsanlage im Rahmen einer Untersuchung Br 3. Die Bremsanlage ist bereits wieder vollständig montiert und auf Funktion geprüft. Einer

Abnahme steht nichts mehr im Wege. Ferner wurde die Feuerbüchse für die Untersuchung durch einen Kesselsachverständigen aufwändig gereinigt, sowie der Kessel für die Wasserdruckprobe vorbereitet.

Bei weiteren Arbeitseinsätzen konnten der Batteriekasten und einige weitere Anbauteile wieder ihren Platz an der Maschine finden, als auch verschiedenste Gleitlager und Kleinteile von den Vereinsmitgliedern gereinigt, befundet und aufgearbeitet werden.

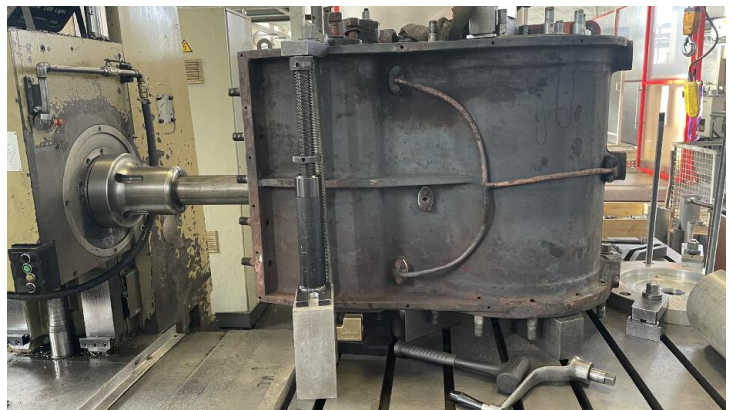
Die neu angefertigte Treibstange ist mittlerweile aus einer Fachwerkstatt in Wernigerode eingetroffen und wird

demnächst noch einen optischen Feinschliff erhalten. Für selbige wurde in eigener Werkstatt auch ein neuer Deckel für das Schmiergefäß der Treibstange angefertigt.

Weitere bereits geplante Arbeitsschritte umfassen unter anderem das Austauschen eines defekten Heizrohres im Kessel und die Montage von Zylinder, Kolben, sowie Teilen der Steuerung und des Gestänges der Niederdrucktriebwerke.

Anvisiertes Ziel der Wiederinbetriebnahme ist zum Saisonauftakt der Fahr-saison 2024.

Rafael Wunderwald



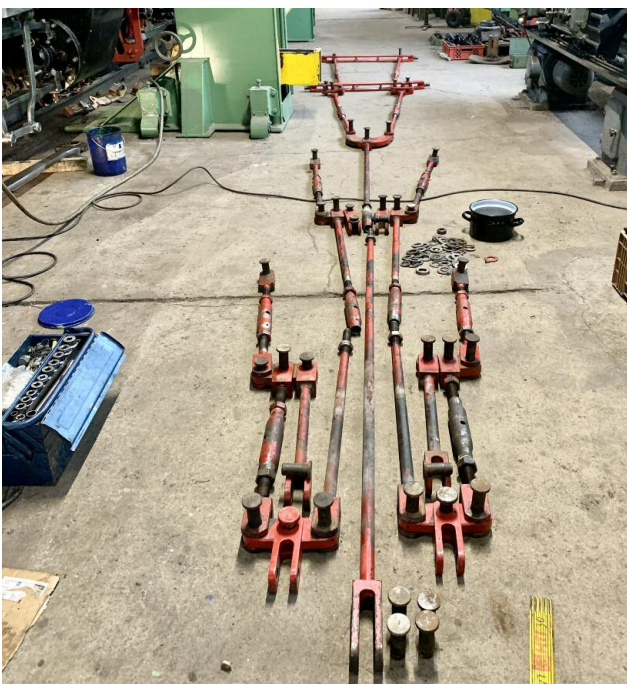
▲ Der im Juli 2022 beschädigte Zylinder ist im Frühsommer geschweißt worden und kann wieder verwendet werden. Im nächsten Arbeitsschritt befindet sich dieser bereits auf dem Bohrwerk. Foto: Andreas Thiel

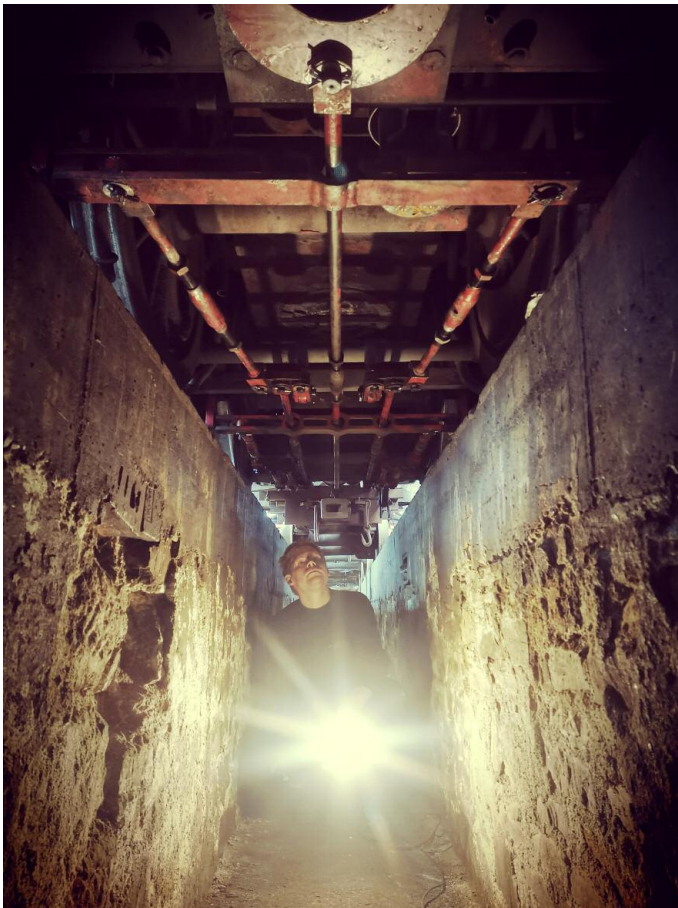
◀ Vor der Montage wird das aufgearbeitete Bremsgestänge komplett ausgelegt, um die Bolzen wieder ihrer angestammten Stelle zuzuordnen.

Foto: Rafael Wunderwald

▼ Der linke Bremszylinder hat bereits wieder seinen Platz an der Lok gefunden. Als nächstes wird der Batteriekasten montiert.

Foto: Tim Eisenbarth





◀ Das fertig montierte Bremsgestänge wird hier vor der Funktionsprüfung von Martin Bickenbach noch einmal sorgfältig durchgesehen.
Foto: Rafael Wunderwald

▼ Das Anstellventil für die Zugheizung am Kesselscheitel wird für die Wasserdruckprobe von Rafael Wunderwald und Jens Ahlbach demontiert.
Foto: Martin Bickenbach



◀ Aus Rotguss wird von Tim Eisenbarth und Martin Bickenbach ein neuer Deckel für das Schmiergefäß der neuen Treibstange gefräst. Der Deckel der alten Treibstange passte leider nicht mehr auf die neue Treibstange.
Foto: Rafael Wunderwald



◀ Passprobe des neuen Schmiergefäßdeckels der Treibstange. Der neue Schmiergefäßdeckel passt! Foto: Rafael Wunderwald



► Die neu angefertigte Treibstange (Mitte) des linken Niederdrucktriebwerks neben der alten Treibstange, die bei dem Triebwerksschaden im Juli 2022 erheblich in Mitleidenschaft gezogen wurde. Eine Wiederverwendung war nicht möglich. Foto: Rafael Wunderwald

VT 30

Das erste Drehgestell wurde gesandstrahlt, grundiert und lackiert. Die Bremsbauteile wie z. B. Hängeeisen wurden zum Teil neu ausgebohrt und anschließend mit neu gefertigten Bolzen in das erste Drehgestell wieder montiert. Als nächster Schritt ist die Instandsetzung der Drehpfanne geplant. Unter dem Fahrzeugrahmen auf der „Koblenzer“ Seite wurde das Bremsgestänge der Handbremse demontiert, gereinigt, auf Verschleiß überprüft und neu lackiert wieder eingebaut. Unser Fahrzeug VT 30 freut sich, neben den Geldspenden, auch über jede helfende Hand. Sei es beim Reinigen, Lackieren oder der Instandsetzung von Bauteilen.

Wagen 32

Mittlerweile sind die Komponenten der Bremsanlage montiert. Die nächsten Schritte sind die Fertigstellung der Zug- und Stoßvorrichtung sowie des Wagenbodens im Fahrzeug.

Wagen 109

Die Arbeiten am Wagen befinden sich in den letzten Zügen. Zwischenzeitlich wurde ein Rahmen zur Aufnahme der Batterien gebaut. Die beiden Schiebetüren befinden sich aktuell in der Herstellung.

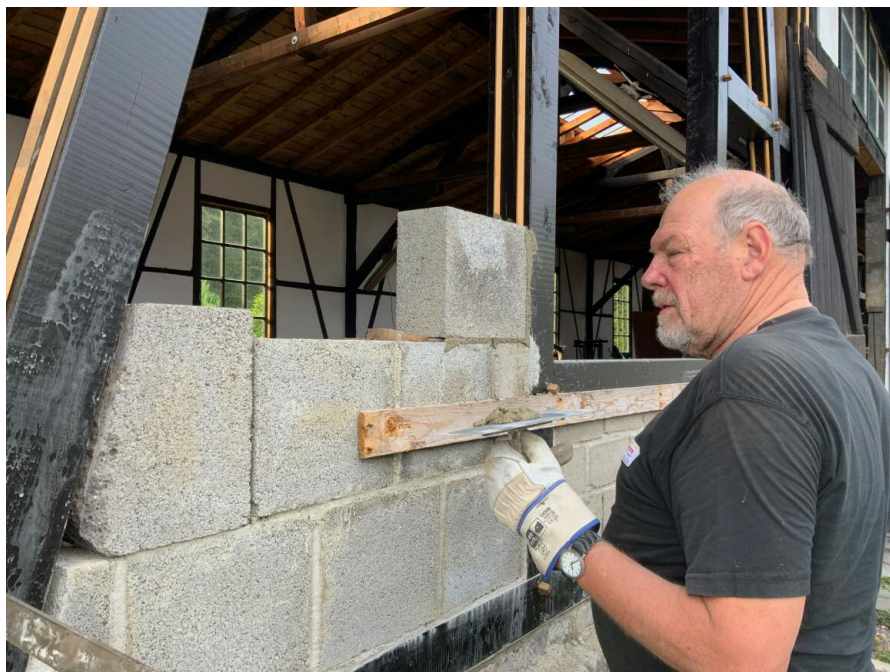
BOB-Wagen

Eine sehr schöne Rückmeldung erhielten wir vor einigen Monaten auf eine Anfrage bei der Berner Oberland Bahn in der Schweiz, wo bekanntlich der größte Teil unserer Personenwagen herkommt. Wir waren auf der Suche nach Radreifen für einen Satz Tauschachsen. Die BOB teilte uns mit, dass man schon vor längerer Zeit Achsen für uns beiseite gestellt hätte, zusätzlich würde man na-

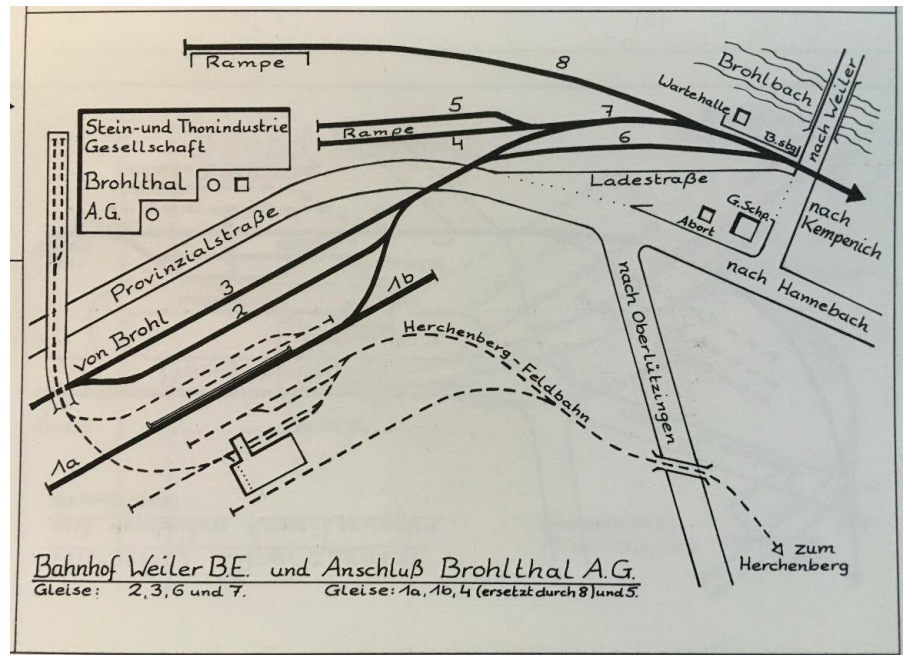
türlich gerne nach Möglichkeit auch bei unseren weiteren Ersatzteilanfragen behilflich sein. Ein schönes Beispiel über den Zusammenhalt der Meter-surbahnen.

Andreas Thiel

▼ Im Bereich der alten Wagenhalle schreiten die Arbeiten am Fachwerk voran. Thomas Bickenbach ist hier beim Ausmauern der Fächer zu sehen. Foto: Michael Haubner



Weiler einst und heute



◀ Umfangreiche Gleisanlagen wies der Bahnhof Weiler noch in den 1960er Jahren auf. Etwa vom damaligen Bahnsteigende aus aufgenommen, geht der Blick in Richtung Brohl mit den markanten Industriebauten der BROHLTAL AG im Hintergrund. Das nach rechts aus dem Bild führende Gleis sowie jene, in denen der aufgebockte Normalspurwagen in Bildmitte zu sehen ist, waren die Anschlussgleise der Firma. Lok 12sm kommt auf dem Streckengleis aus Richtung Brohl, der links zu erkennende Normalspurwagen steht im Ladegleis (vgl. Gleisplan).

Foto: Sammlung Eberhard Müller

► Vergleichsbild mehr als 60 Jahre später. Das Haus am linken Bildrand ist noch gut wiederzuerkennen, ansonsten scheint sich alles verändert zu haben: Die Industriebauten, später noch von der Fa. Rhodius genutzt, wurden Ende der 1990er Jahre abgerissen und durch den hier erkennbaren Zweckbau ersetzt. Von den Gleisanlagen ist nur das durchgehende Hauptgleis erhalten geblieben.

Foto: Eberhard Müller



► Blick auf die Ladestraße an Gleis 6 im Sommer 1961. Per Pferdefuhrwerk werden Briketts aus einem bereitgestellten normalspurigen Güterwaggon abgeholt und zum innerörtlichen Bestimmungsort gebracht. Rechts neben dem Waggon ist das durchgehende Streckengleis und die Abzweigweiche zum Anschluss der BROHLTAL AG erkennbar.
Foto: Sammlung Eberhard Müller



◄ Wiederum lediglich an den Hausfassaden am linken Bildrand lässt sich erahnen, dass es sich bei dieser aktuellen Aufnahme um den gleichen Ort handelt. Mit dem Ausbau der Brohltalstraße ist das zuvor sanfte Gefälle zum Gleis hin durch die Verbreiterung der Straße verändert worden. Straße und nebenliegender Gehweg liegen heute auf einem Niveau, wodurch die Böschung zum Gleis hin entstanden ist. Foto: Eberhard Müller

Auf einem Internetportal konnte Eberhard Müller die nachfolgenden historischen Fotos aus Weiler erwerben. Die historischen Aufnahmen sind weder datiert noch weiter beschriftet. Anhand des abgebildeten VW Käfers (Typ, Farbe, Ausführung) ließ sich aber über den Bonner Käfer-Experten Florian Kalff ziemlich genau eingrenzen, dass die Bilder vom Sommer 1961 stammen müssen, vermutlich angefertigt von englischen Eisenbahnfreunden.

Zur Lok schreibt Eberhard Müller: "Ich vermute, dass es die 12sm ist, die mit rundem Führerhaus in Weiler im Einsatz war. Im Vergleich zur 11sm hat sie unter dem Kessel vorn zwei nach unten führende Rohre, die die 11sm nicht aufweist."

Da die Lok 12sm 1964 ausgemustert und verschrottet wurde, würde das erwähnte Datum Sommer 1961 gut passen.

Für einen direkten Vergleich konnten aktuelle Aufnahmen angefertigt werden, sodass man die Situation genau lokalisieren kann. Dass der örtliche Kohlehändler (oder Landwirt?) die Briketts aus dem aufgeschemelten regelspurigen O-Wagen per Pferdefuhrwerk abholt, ist einfach umwerfend.

Volkhard Stern & Eberhard Müller

Diskussionen um Logistikkonzept der Fa. Rhodius

Die Firma Rhodius betreibt in direkter Nachbarschaft unserer Gleisanlagen am Bahnhof Burgbrohl seit vielen Dekaden eine Mineralwasserquelle und eine Abfüllanlage für in Lizenz hergestellte Erfrischungsgetränke. Bis in die 1970er Jahre existierte östlich des Bahnhofs ein eigener Gleisanschluss, der allerdings bereits 1957 mit nur noch 1.593 Tonnen schwach genutzt worden ist. Fabrikant Rhodius, 1962 als Vorsitzender des Verwaltungsrats der BEG tätig, sah seinerzeit sogar die ganze Bahn als nicht zukunftsfähig an: „Es gibt keinen anderen Entschluss, als die Schienenbahn der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft aufhören lassen zu existieren.“ (Die Chronik der Brohltalbahn, S. 110). Ziel des Verwaltungsrats war damals unter anderem, auf Kosten der Bahn Umgehungsstraßen für die Orte im Tal herzustellen. Glücklicherweise kam es anders...

Die gesamte Logistik des Mineralbrunnens und der bis vor wenigen Jahren zur Firma gehörenden Schleifmittelsparte lief seit Jahrzehnten ausschließlich per LKW – mit entsprechenden Folgen für die engen Ortsdurchfahrten, insbesondere in Burgbrohl.

Im November 2023 eröffnete Rhodius ein neues zentrales Logistiklager im Industriegebiet Brohltal Ost, direkt an der Autobahn A 61 bei Niederzissen gelegen. Von diesem Lager aus soll künftig die gesamte Auslieferung des Brunnens abgewickelt werden und somit bisherige Lager an verschiedenen Standorten im Umfeld des Brohltals inkl. der dafür notwendigen Lkw-Verkehre ersetzen.

Um das am Quellort in Burgbrohl abgefüllte Mineralwasser zum neuen Logistikstandort zu transportieren, ist natürlich eine anspruchsvolle Logistik erforderlich. Angegeben werden hierfür seitens Rhodius täglich 60 Lkw-Ladungen, d.h. inkl. Leerrückfahrten 120 erforderliche Fahrten pro Tag. Rein rechnerisch bedeutet dies bei dem an-

visierten und von der Kreisverwaltung Ahrweiler bereits genehmigten 24 / 7-Betrieb einen „Lkw-Fahrplan“ im 12-Minuten-Takt! Hierfür werden drei Fahrtrouten über Wassenach, über Glees bzw. über die A 61 genannt, von denen jene über Wassenach wegen der Umfahrung der Ortszentren (und sicher auch wegen der dort nicht fälligen Straßenmaut!) seitens Rhodius präferiert wird. Diese Route führt mit drei kräftigen Steigungen direkt am Touristenmagneten Laacher See entlang, wo eigens die Straßen ausgebaut werden sollen. Gegen die damit zu erwartenden Belastungen der Anwohner und Erholungssuchenden durch Lärm und Abgase hat sich im Sommer 2023 in Wassenach eine Bürgerinitiative gegründet, die letztlich auch das Ziel hat, die Transporte verträglicher zu gestalten.

Eine verträglichere Transportweise ist allerdings sicherlich nur abseits der Straße zu erwarten, was für Rhodius bislang – wohl aus Kostengründen – keine Option ist. Während Straßenausbauten und –sanierungen vom Steuerzahler übernommen werden, bedeutete jedes andere Transportsystem zunächst einmal einen Invest durch die Firma selbst – so läuft die betriebswirtschaftliche Denke nun einmal.

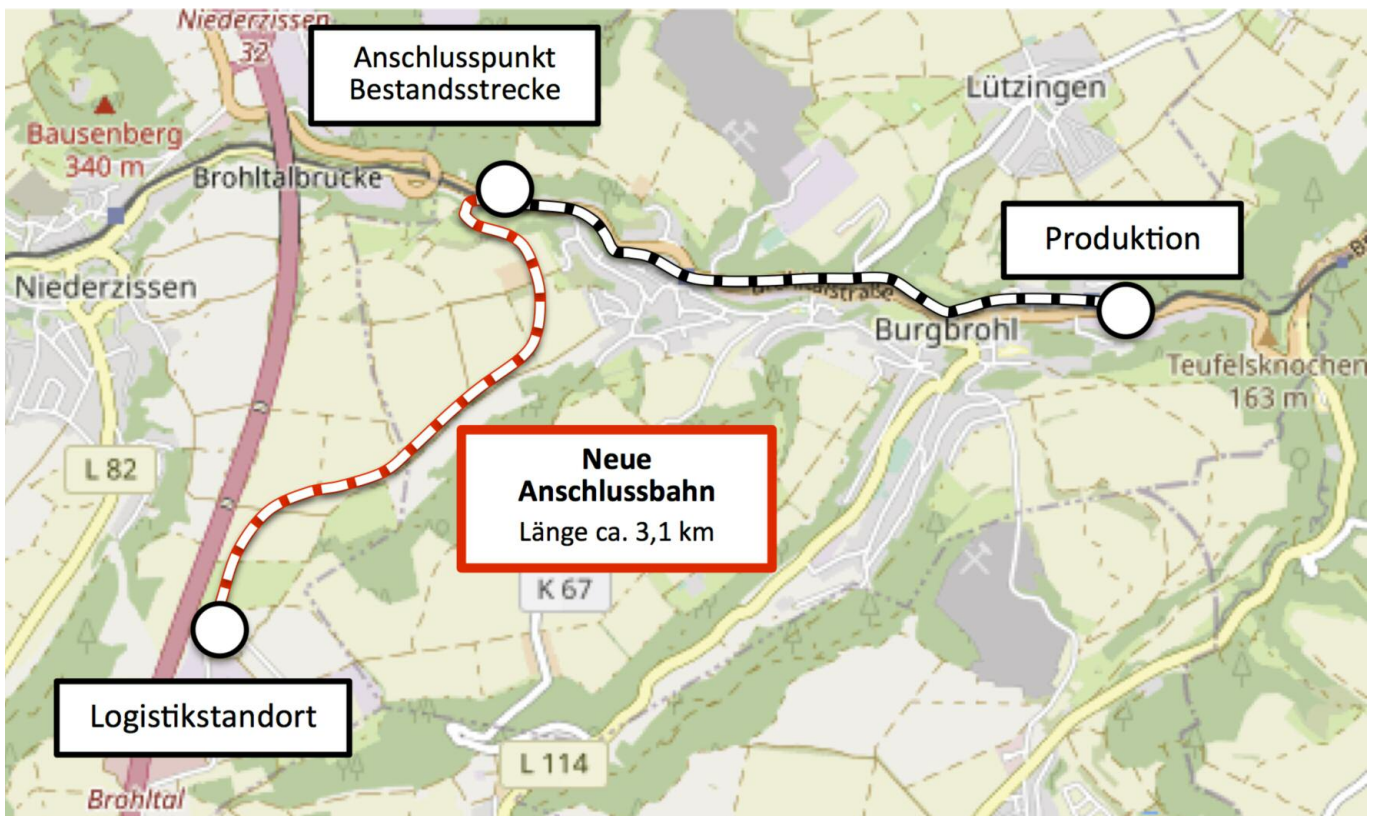
Doch welche Optionen wären abseits der Straße denn denkbar? Neben einer Seilbahnlösung, die neben dem Güter- auch dem innerbetrieblichen Personentransport zwischen den Standorten dienen könnte, wäre nicht zuletzt auch eine direkte Schienenverbindung nicht ausgeschlossen. Betrachten wir dies doch einmal in einem Gedankenspiel:

Direkt am Abfüllort liegt unser frisch sanierter Schienenstrang. Den seinerzeitigen Gleisanschluss nördlich der B 412 gibt es natürlich längst nicht mehr. Doch unterstellen wir einmal, es könnte ein neuer Anschluss hergestellt und die innerbetriebliche Logistik bei

der Verladung entsprechend vorbereitet werden: In geeigneten Schiebewandwagen (oder Containern) wäre es möglich, die Getränke im Shuttleverkehr aus dem Werk heraus gen Westen zu fahren – ohne auch nur eine einzige enge Ortsdurchfahrt mit Lkw zu verstopfen. Am Ortsausgang von Weiler würde ein neues Industriestammgleis an die Strecke angeschlossen, welches sodann am Hang des Almersbachtals ansteigend das Industriegebiet erreicht. Je nach Ausgestaltungsvariante könnte dieses nicht nur der Fa. Rhodius sondern auch weiteren Betrieben dienen, stellt es nicht zuletzt doch auch eine direkte Verbindung zwischen dem Industriegebiet und dem Rheinhafen bzw. dem DB-Anschluss in Brohl her. Für derartige Anlagen inkl. der Anpassung von Verladeanlagen gibt es vom Bund Fördermittel in Höhe von 50% der zuwendungsfähigen Kosten. Die Länge eines solchen Gleises ist mit ca. 2-3 km bei einer Steigung unterhalb jener der bestehenden Steilstrecke Oberzissen – Engeln zu erwarten.

Es bleibt spannend, wie sich die Bevölkerung und die örtliche Politik, gerade nach dem nun tatsächlich angelaufenen Lkw-Verkehr, zu einer solchen Alternative positionieren und ob daraus unter Umständen auch ein Nutzen für die – infrastrukturseitig im Besitz der Verbandsgemeinde Brohltal befindliche – Brohltalbahn ergibt. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Prüfung einer solchen Option erscheint jedenfalls sehr ratsam.

Michael Hergarten



▲ Der Neubau einer Anschlussbahn zum Industriegebiet Brohltal Ost könnte unter Umständen eine Alternative zum starken Lkw-Verkehr der Fa. Rhodius bieten.
Grafik Michael Hergarten auf Basis von © Openstreetmap-Mitwirkende

Entwicklung des „Velay-Express“

Gérard Prévot, ein Privatmann, versuchte bereits 1967, also vor der Stilllegung der meterspurigen CFD-Strecke Dunières – St. Agrève am 01. November 1968, die Strecke für touristische Zwecke aufrecht zu erhalten, was zunächst nicht erfolgreich war. Nach langen Verhandlungen gelang das aber 1970 mit einem neuen Verkehrsunternehmen CFR Compagnie des Chemins de Fer Regionaux und freiwilligen Aktiven.

Man konnte die Fahrzeuge der CFD wieder nutzen. Die Malletlok 101 des Vereins FACS (vergleichbar mit der DGEG) wurde nach Raucoules gebracht und der touristische Betrieb wieder aufgenommen – mit Wagen aus der Bretagne und der Schweiz.

Die Fristen von Lok 101 endeten 1974. 1975 und 1976 wurde daher nur mit Triebwagen und Diesellok der CFD gefahren. 1977 konnte man aus dem Harz (also noch aus der DDR) die kleinen

Dampflok 99 5611 und 99 5001 übernehmen. Die Züge mussten aber nachgeschoben werden. So blieb der Verkehr überschaubar bis 1986.

Im Jahr 1985 lief allerdings die Konzession der Strecke ab, die auf 99 Jahre der CFD verliehen worden war. Zunächst ging also nichts mehr, es musste erst ein neues Streckenstatut gefunden werden. Finanziell konnte man nicht wie beim benachbarten „Mastrou“ (heute Train de l’Ardèche) auftreten. Die von den CFR angeschafften Fahrzeuge sind seither gesichert irgendwo abgestellt, so wird es gesagt.

Am 06. Oktober 1986 gründete sich aus den Reihen der Freiwilligen der neue Verein VFV Voies Ferrées du Velay – unser heutiger Partnerverein. Auch mit dessen Hilfe gelang es, den kommunalen Zweckverband SIVU 1987 aus der Taufe zu heben, an dem die Gemeinden zwischen Dunières und St. Agrève be-

teiligt waren und teilweise noch sind. Der Verband kaufte die Strecke 1992 für 2 Mio. Francs. Die Gesellschaft Sofitec führte den Betrieb, nachdem die Helfer des VFV die Strecke von Dunières bis Montfaucon etwas hergerichtet hatten. 1993, nach vielen Jahren Stillstand, konnte die Stadt Tence endlich wieder erreicht werden.

Wegen der Finanzen musste sich die Sofitec aber 1994 zurückziehen. Die SIVU übertrug nunmehr die Eisenbahn-Unternehmensschaft auf den Verein VFV, der sie bis heute inne hat. 1995 zogen sich die Gemeinden St. Agrève und Chambon aus der SIVU zurück, da sie im Fahrplan wegen des schlechten Gleiszustands zunächst nicht berücksichtigt werden konnten.

Permanente Arbeiten an Strecke und Fahrzeugen beschäftigten die Aktiven des VFV, ein erster Aussichtswagen wurde in Betrieb genommen. 7.000

Fahrgäste nutzten die Bahn, 10.000 waren es dann 1996 zum 10-jährigen Bestehen des Vereins. 1997 beschloss die SIVU, den östlichen Abschnitt nach St. Agrève bis 1999 fremd wieder herzurichten. Der Billard Doppeltriebwagen 222 ging 1998 wieder in Betrieb. Der harte Winter 1998 / 99 ließ nicht so viele Arbeiten zu. St. Agrève wurde endlich nach 15 Jahren Stillstand am 15. Juli 2001 wieder erreicht. Die Einwohner beklatschten den beige-roten Triebwagen 315 bei der langsamen Einfahrt in den früheren Eisenbahnknoten. Die Départements Haute Loire und Ardèche waren wieder verbunden wie vor 99 Jahren. Und zum Hundertjährigen ein Jahr später wurde groß gefeiert mit Lok 403 vom „Mastrou“.

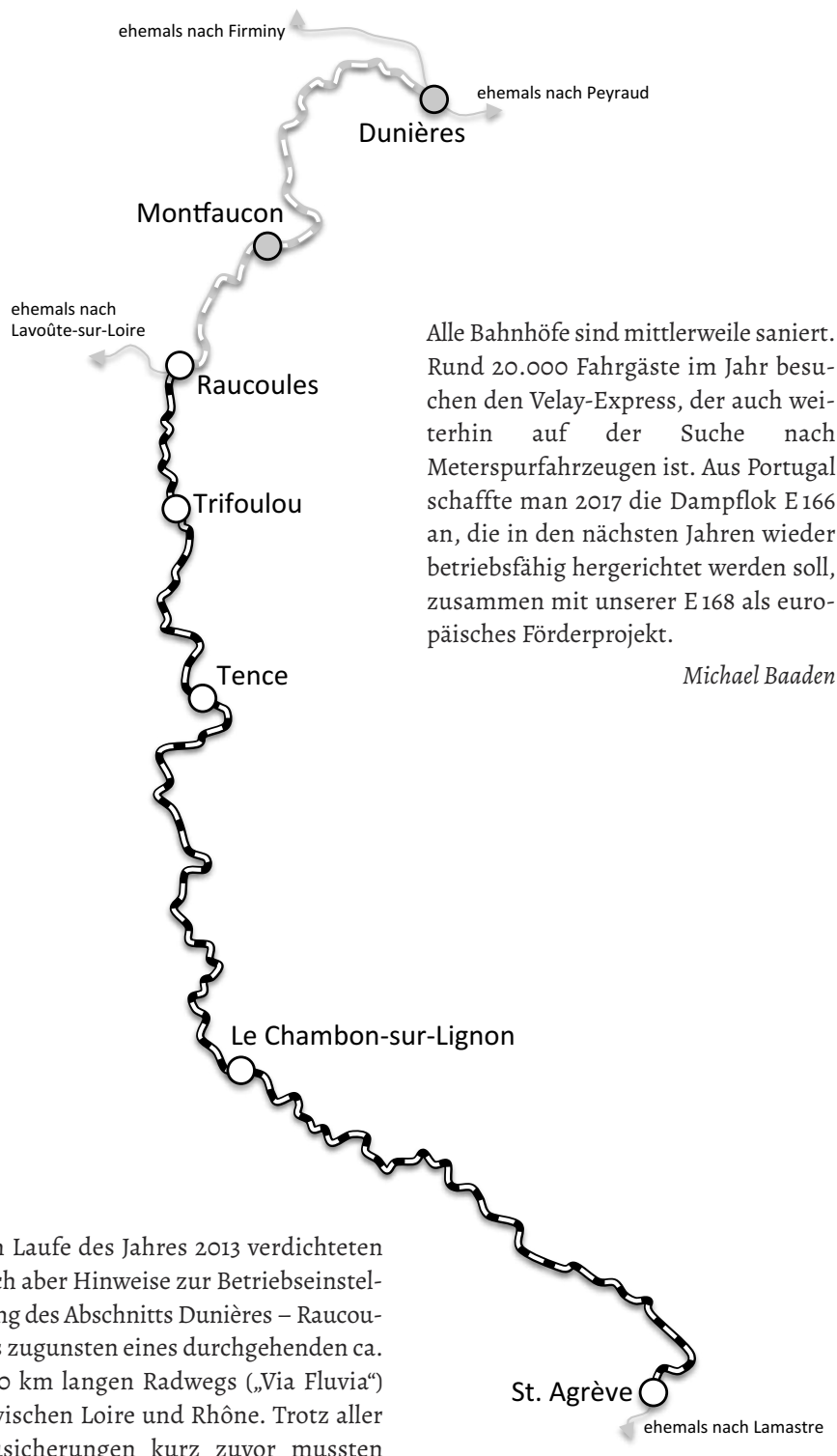
Die Jahre 2003 und 2004 zeigten Fahrgastzahlen von ca. 13.000, wobei der Südabschnitt Tence – St. Agrève sich als der mehr frequentierte ergab. Obwohl der Bahnhof Montfaucon bestens hergerichtet wurde, bei den Gleisanlagen als auch dem Gebäude und dem Umfeld, man zeigte dort touristisches Interesse. Das Jahr 2005 war ein besonders schwieriges. Erst Ende April gelang es, die Gesamtstrecke abzufahren, nachdem der Winter dort einen Meter Schnee und extremen Baumbruch produzierte. Nur 8.200 Personen nutzten die Bahn.

Im Jahr 2006 wurde wieder eine neue Konvention zum Betrieb der Strecke mit dem VFV geschlossen. 2007 besucht der Präsident des Europäischen Rats Barroso den Velay-Express. Im Jahr 2008 wurden die Bahnhöfe beräumt, indem man 55 Güterwaggons der Altgesellschaft CFD der Verschrottung zuführte. Am 10. Juni 2009 forderte der Verkehr den Einsatz sämtlicher Fahrzeuge mit 430 Fahrgästen an einem Tag.

Die Aufarbeitung der Mallet 101 wurde begonnen mit Krediten der SIVU, also des Infrastrukturbetreibers. Im folgenden Jahr folgte der Vierkuppler 22 des Vereins FACS in den Betrieb, anlässlich der Heimatkulturtag, die in Frankreich einen hohen Stellenwert besitzen.

2011 wird der sonntägliche Dampfbetrieb eingeführt mit einem großen Bahnfest und Lokomotiven befreundeter Vereine. Es gelang dem VFV-Vorsitzenden Yves Granger, die Unterstützung von Personen des öffentlichen Lebens für den Velay-Express zu sichern. Mit zwei Dampflok ist 2012 ein gewisser Höhepunkt erreicht.

10 km für das staatliche Radwegenetz zulasten des Kulturguts Schmalspur-Eisenbahn aufgegeben werden! Alle Beschwerden der Bahnfreunde nutzten nichts. Wenigstens gab es einen finanziellen Ausgleich. In Raucoules konnte eine neue Werkstatt gebaut werden, und Mittel für die Sanierung der Gleise wurden zur Verfügung gestellt.



Alle Bahnhöfe sind mittlerweile saniert. Rund 20.000 Fahrgäste im Jahr besuchen den Velay-Express, der auch weiterhin auf der Suche nach Meterspurfahrzeugen ist. Aus Portugal schaffte man 2017 die Dampflok E166 an, die in den nächsten Jahren wieder betriebsfähig hergerichtet werden soll, zusammen mit unserer E168 als europäisches Förderprojekt.

Michael Baaden

Im Laufe des Jahres 2013 verdichteten sich aber Hinweise zur Betriebseinstellung des Abschnitts Dunières – Raucoules zugunsten eines durchgehenden ca. 100 km langen Radwegs („Via Fluvia“) zwischen Loire und Rhône. Trotz aller Zusicherungen kurz zuvor mussten

Tag der Schiene auch bei uns im Brohltal

Zum zweiten Mal bot die Brohltalbahn einen Bahnerlebnistag an, bei dem sich alles um die Eisenbahnerin und den Eisenbahner im Brohltal drehte. Wenig Theorie und dafür umso mehr Praxis, das war das Motto am Samstag, 16. September 2023.

Dieses Mal in Kombination mit dem bundesweit veranstalteten Tag der Schiene kamen etliche an den verschiedenen Eisenbahntätigkeiten Interessierte zu uns und konnten nach kurzer Einweisung selbst aktiv werden, um unter Anleitung die Bremsen eines Zuges zu überprüfen, Fahrkarten auszustellen oder auch zu erfahren, wie eine Lokomotive gesteuert wird. Im Rahmen einer Sonderfahrt von Brohl nach Oberzissen konnte dann auch praktisch das Erfahrene ausprobiert werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich begeistern lassen für unsere Bahn und waren tatkräftig mit dabei. Einige von diesen sind seitdem sogar regelmäßig als Ehrenamtliche mit in unseren Zügen dabei und streben eine Ausbildung zunächst zum Rangierbegleiter und Zugführer an.

Der Zufall wollte es, dass just am selben Tag in Brohl im Betriebswerk nicht nur die jährlich stattfindende Mitgliederversammlung stattfand, bei der auch die Bahnerlebnistag-Schnupperer teilnahmen, sondern auch zwei ehemalige Teilnehmer des ersten Bahnerlebnistages, der vor einem Jahr stattgefunden hatte, als frischgebackene Zugführer und Rangierbegleiter nach erfolgreich abgelegter Abschlussprüfung ihre Prü-

fungsbescheinigung überreicht bekamen. Allen Klagen zum Trotz, dass es zu wenige Menschen im Ehrenamt gäbe, ist es uns gelungen, mit den Bahnerlebnistagen neue Aktive zu gewinnen, die sich auch längerfristig engagiert einbringen. In diesem Zusammenhang gratulieren wir sehr herzlich den erfolgreichen Prüfungsabsolventen Jan Feierabend und Ulrich Stumm.

Dr. Thomas Lingen



▲ Mit Stolz konnte IBS-Vorsitzender Stephan Pauly während der diesjährigen Jahreshauptversammlung den frisch ausgebildeten Zugführern Ulrich Stumm und Jan Feierabend zur bestandenen Prüfung gratulieren.

Foto: Andreas Adler

Bericht des Schatzmeisters

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

Paul Hergarten, Dortmund

Marc Gottwald, Krefeld

Jan Esten, Sinzig

Wir wünschen dem neuen Mitglied, dass es sich in unserer Interessengemeinschaft gut aufgehoben fühlt. 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. Oktober 2023 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

253.681 €

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. Oktober 2023:

Henning Wall, Köln

Knut Cramer, Recklinghausen

Rolf Krude

Georges Geiben, Luxembourg

Michael Wildt, Münster

Ursula Breuer, Burgbrohl

Joachim Pawlowski, Bonn

Christian Guckenheimer

Sammelaktion Geburtstagsfahrt Hans Merzbach

Tobias Baaden

Heimatverein verlegt wieder Gleise in Weibern

Am früheren Gleisanschluss der Fa. Keyzer in Weibern hat der Heimatverein Weibern im August 2023 einige Meter Gleis als Denkmal wieder errichtet.



Der rührige Heimatverein Weibern hat der Brohltalbahn neben den regelmäßigen Trassenwanderungen und der erstellten Infobroschüre (vgl. Heft 4 / 2021) ein weiteres Denkmal gesetzt: Im Bereich des früheren Anschlussgleises der Fa. Keyzer verlegten Bernhard Klapperich und Heinz-Udo König im August 2023 als Erinnerung wieder einige Meter Gleis.

Der in Bahnkilometer 20,8 bis 21,1 beidseitig mit Weichen angebundene Gleisanschluss wurde 1955 angelegt um das hier von der niederländischen Firma Keyzer abgebaute Lavalit per Zug in Richtung Rhein abfahren zu können. Die hierfür benötigten Gleisanlagen baute man seinerzeit am Weiberner Güterbahnhof ab, der sein Ladegleis 2 verlor. Allerdings kam dieser Verkehr nie so recht in Schwung, so wurden z. B. 1956

für den Umschlag im Brohler Hafen nur 2.657 Tonnen aus diesem Anschluss stammenden Lavalits ausgewiesen. Dies verwundert kaum betrachtet man die in der „Chronik der Brohltalbahn“ auf S. 97 beschriebene Abwicklung der Verkehre:

In der Regel gelangten 8 bis 10 der Ost- oder Hw-Wagen mit je 2 Kübelaußsätzen nach Weibern. Jeder Kübel besaß Raum für 4 t Ladegewicht. Das bedeutete, ein Zug mit 10 Wagen hatte ca. 200t bei einer Nettotonnage von 80t. Den Erlös bezifferte die BE mit 256 DM, wovon noch 44 DM dem Hafen gutzuschreiben waren.

Auch für den Verloader schien der Abbau – nicht zuletzt durch die eingesetzten Fahrzeuge – nicht wirtschaftlich zu sein, so dass das Werk bereits 1958 wieder schloss. Zur geplanten Wiederauf-

nahme des Lavaabbaus 1962 kam es nicht mehr und so wurden die Gleise, wie auch die gesamte Strecke Engeln – Weibern – Kempenich bis 1976 abgebaut.

Im Rahmen der Gleisbauarbeiten am Bahnhof Engeln vor Ostern 2023 trat der Heimatverein Weibern an Frank Muth und seine Kollegen im AK Oberbau heran, mit der Bitte, ein paar Meter altes Gleis zur Errichtung als Denkmal in Weibern übernehmen zu können. Gesagt, getan: zwei jeweils 2,50 m lange Schienen von 1877 (!) mitsamt einiger Stahlschwellen fanden somit den Weg nach Weibern.

Neben dem heutigen Radweg auf der früheren Bahntrasse errichteten die Mitglieder des Heimatvereins das kurze Gleisstück als Erinnerung an die frühere Lavaverladung. Über einen vor Ort angebrachten QR-Code werden Besucher zu entsprechenden Erläuterungen im Internet geführt. Kleinere Reststücke der Schienen hat man nun geschnitten und auf ein Stück Tuffstein aufgesetzt. Diese sollen nun als Souvenir verkauft werden.

Es freut uns wirklich sehr, dass die Erinnerung an die Brohltalbahn in Weibern mit einem weiteren Baustein wachgehalten wird!

Michael Hergarten

▼ Die 1877 in Bochum gewalzten Schienen waren zuletzt am Bahnhof Engeln eingebaut. Auf Tuffstein aufgesetzte Originalschienen können beim Heimatverein als Souvenir erworben werden.

Fotos: Bernhard Klapperich

