Die Brohltalbahn

Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.
24. Jahrgang
Nr. II + III / 2012

Die Hauptdarsteller warten auf das Bahnfest

99 6101 der IG-HSB und T 42 vom DEV sind in Brohl angekommen und warten auf ihren Einsatz beim Bahnfest am 25. und 26. August 2012. Die Veranstaltung wurde ein voller Erfolg. Mehr Bilder dazu auf der Rückseite.

IMPRESSUM:

Herausgeber:
Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.
Sitz: Brohl-Lützing/Rhein
Geschäftsstelle: Kapellenstraße 12, 56651 Niederzissen
Tel. 02636 / 8 03 03; Fax 02636 / 8 01 46
Internet-Adresse: www.vulkan-express.de
e-mail: buero@vulkan-express.de

Verantwortlicher Redakteur:
Karsten Friedrichs, Hauptstraße 286,
53639 Königswinter
Tel. 02223 / 295 93 05
e-mail: karsten_friedrichs@web.de

Satz, Layout und Bearbeitung:
Paul Barfuhs, Köln; Karsten Friedrichs, Königswinter

An dieser Ausgabe haben mitgearbeitet:
Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
Tobias Baaden, Ransbach-Baumbach
Daniel Brüser, Neuwied
Stephan Käufer, Bonn
Rolf Toonen, Bonn

Mitgliederbeiträge: (seit 01.01.2002)
45,– Einzelpersonen
20,– Schüler/Studenten/Jugendliche
70,– Familien

Konten der IBS:
Für Beiträge:
Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
Konto-Nr.: 413195
IBAN: DE85 5775 1310 0000 413195
SWIFT-BIC: MALADE51AHR
Für Spenden:
Kreissparkasse Ahrweiler BLZ 577 513 10
Konto-Nr.: 518 548
IBAN: DE85 5775 1310 0000 518548
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Satzherstellung und Druckabwicklung:
typeservice – von der Idee zum Druck
Deidesheimer Straße 2, 50739 Köln
Tel. 0221 / 3 56 71 27 ; Fax 0221 / 3 56 71 28

Erscheinungsweise:
„Die Brohltalbahn“ erscheint vierteljährlich.

Redaktionsschluß:
Die nächste Ausgabe „Die Brohltalbahn“ erscheint Ende 2012. Redaktionsschluß für „Die Brohltalbahn“ IV/2012 ist der 17.11.2012.

Berichte bitte nur als Word-Dokument einreichen. Papierfotos Format 10x15 cm glänzend bzw. Digital-Fotos (mind 300 dpi) per e-mail, mit Anschrift des Autors, bis zum Redaktionsschluß an die Redaktion erbeten.

Titelfoto: Daniel Brüser

INHALT:

Impressum 2
Auf ein Wort 3
Ankauf DB-Güterbahnhof 4-5
Ein Tag bei der Brohltalbahn (8) 6-11
Bericht des Schatzmeisters 12
Landtagsabgeordneter zu Besuch 12
900 Jahre Burgbrohl 13
Preiserhöhung und Fahrgastzahlen 13
Blick über den Zaun (8) 14-15
ILEK 15
Vereinsausflug 2013 15
Bilderbogen Bahnfest 16

Die in den Artikeln aufgezeigten Meinungen und Ansichten der Autoren entsprechen nicht unbedingt denjenigen der Redaktion bzw. des IBS-Vorstandes.
Die Wahl der Rechtschreibmethode bleibt dem jeweiligen Verfasser überlassen.

Nikolausfahrten mit dem Vulkan-Expreß

Sa. 01.12.12 um13:00 und 15:45 Uhr
So. 02.12.12 um 10:00, 13:00, 15:45 Uhr
Do. 06.12.12 um 10:00, 15:45 Uhr
Sa. 08.12.12 um 10:00, 13:00, 15:45 Uhr
So. 09.12.12 um 10:00, 13:00, 15:45 Uhr
Sa. 15.12.12 um 10:00, 13:00, 15:45 Uhr
So. 16.12.12 um 10:00, 13:00, 15:45 Uhr

Von Brohl-Lützing/Rhein nach Oberzissen und zurück. Am Haltepunkt Schweppenburg erwartet der Nikolaus den Vulkan-Expreß. Nach dem Zustieg begrüßt er die Kinder, und jedes Kind bekommt von Ihm eine Nikolaustüte mit leckerem Inhalt überreicht.

Ein Aufenthalt im Endbahnhof Oberzissen oder an den Zwischenbahnhöfen ist möglich. Dort können Sie Gaststätten besuchen oder wandern. Die Rückfahrt kann mit jedem späteren Zug fortgesetzt werden.

Fahrpreise:
Erwachsene 12,– €,
Kinder bis 11 Jahre incl. Nikolaustüte 10,– €
Extra Nikolaustüte 8,– €.

Weihnachtsfahrt mit dem Vulkan-Expreß
am zweiten Weihnachtstag 26.12.2012 11:30 Uhr

Um 11:30 Uhr beginnt unsere winterliche Weihnachtsreise durch das Brohltal hinauf in die Eifel.
Unterwegs bekommen wir Besuch vom Weihnachtsmann. Nach der Ankunft in Engeln machen wir eine Mittagspause.

Danach findet eine geführte Wanderung durch das weihnachtliche und hoffentlich verschneite Obere Brohltal statt. Am Nachmittag bringen wir Sie ganz beschaulich zurück zum Ausgangsbahnhof Brohl B.E.

Auf ein Wort.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

vermutlich werden viele schon längere Zeit auf die neue Ausgabe von „Die Brohltalbahn“ gewartet haben.

Doch es gibt nicht nur in der Politik das berühmte Sommerloch, sondern auch die Redaktion unserer Vereinszeitschrift hat in der warmen Jahreszeit leider bis vor Kurzem auf Berichte, Fotos usw. warten müssen, die einen Mindestumfang möglich machen und zudem eine ausgewogene Gestaltung der nächsten Ausgabe erlauben.

Ein wesentlicher Grund für die späte Fertigstellung dieses Heftes war natürlich auch die starke Inanspruchnahme einiger Autoren als zumeist ehrenamtliche Mitarbeiter bei der Gestaltung des Bahnfestes am 25. und 26.08.2012.

Die Zielsetzung von „Die Brohltalbahn“ ist schon von der Namensgebung her definitiv die primäre Berichterstattung über unsere Bahn. In diesem Zusammenhang appelliere ich gern noch einmal an unsere Leserinnen und Leser, mutig zu Fotokamera und/oder Feder (Tastatur) zu greifen, wenn es Interessantes über die Brohltalbahn zu berichten gibt. Denn Schwerpunkt der Berichterstattung soll **unsere** Eisenbahn sein.

Natürlich bereichern wir nach wie vor unsere Zeitschrift mit Berichten von anderen Bahnen, indem wir mal kürzer, mal weiter „über den Zaun“ blicken. Zur Zeit liegen der Redaktion etliche Reportagen zu dieser Thematik vor, die aber im Sinne der Ausgewogenheit nur zeitlich gestreckt Aufnahme finden können. Momentan ließe sich eine ganze Ausgabe mit derartigen Berichten füllen, aber das ist ja nicht der eigentliche Sinn unserer Vereinszeitung.

Daniel Brüser hat schon vor längerer Zeit über den Zaun nach Österreich geblickt. In dieser Ausgabe berichtet er auf den Seiten 14 bis 15 über die Rohrschach-Heiden-Bergbahn.

Das Bahnfest anlässlich der Jubiläen „25 Jahre IBS“ , „35 Jahre Vulkan-Expreß“ sowie „20 Jahre Betriebs-GmbH“ war ein schöner Erfolg. Außerdem ist die Brohltalbahn 111 Jahre alt geworden. Eine Fotoreportage zu dieser Veranstaltung befindet sich in dieser Ausgabe auf der Rückseite. Im nächsten Heft soll dann in einem Rückblick ausführlicher über die Aktivitäten von IBS und Betriebs-GmbH berichtet werden.

Den zusätzlichen Einsatz der Dampflok 99 6101 am 01. und 02., 08. und 09. und 16.09.2012 nach dem Bahnfest auf unserer schönen Strecke nutzte Rolf Toonen am 08.09. zu einem Familienausflug mit Dampfzug und Fahrrad. Sein umfangreicher und informativer Bericht in der Reihe „Ein Tag bei der Brohltalbahn“ ist auf den Seiten 6 bis 11 zu lesen.

Was hat sich sonst in der letzten Zeit ereignet?

Es ist nun endlich gelungen, die Gleise 5 bis 7 im Normalspur-Güterbahnhof Brohl von der DB zu erwerben. Der Fotobericht von Michael Baaden auf den Seiten 4 und 5 über den derzeitigen Zustand zeigt allerdings, dass bis zur Inbetriebnahme bzw. betriebsgerechten Nutzungsmöglichkeit der teilweise zugeschütteten und überbauten Schienenstränge noch etliche Aktivitäten und Klärungen erforderlich sind.

Da sich der Verkehr auf der Normalspur aber weiterhin erfreulich darstellt, werden diese zusätzlichen Gleise nach Inbetriebnahme erheblich zur Entspannung der engen Situation im Umladebahnhof beitragen.

Die Aluminiumtransporte von der Aluminiumhütte in Voerde nach Koblenz sind stabil. Planlok hierfür ist nach wie vor unsere V 200 (D 9). Der Papierverkehr ins Lahntal läuft wie vorgesehen und wird wie bisher von der Lok 211 200 der DGEG durchgeführt. Der zum Teil recht umfangreiche Rangierverkehr vom Anschluss Dykerhoff im Bahnhof Neuwied ist nach wie vor Aufgabe unserer D 6 (V 60 573).

Am Umfang der Phonolithtransporte auf der Schmalspur im Brohltal hat sich nichts Wesentliches geändert. Leider ist diese im Vergleich zum LKW-Transport auf den dafür nicht ausgebauten Straßen umweltfreundliche Lösung wegen der insgesamt zu geringen Tonnage nach wie vor defizitär. Wir hoffen, dass wir als einzige Touristikbahn mit regulärem Güterverkehr diesen auch weiterhin finanzell tragen können.

Kommen wir zu unserem Dauerthema Dampflok 11^{sm}: Die Arbeiten gehen in Klostermansfeld aus verschiedenen Gründen nicht so schnell voran, wie wir uns das vorstellen. Allerdings sind in der letzten Zeit wohl keine weiteren gravierenden Probleme hinzugekommen, so dass wir davon ausgehen, die Lok Mitte 2013 in Brohl zu haben.

Die Ankunft der Maschine in ihrer Heimat bedeutet aber nicht, dass sie direkt planmäßig eingesetzt werden kann. Umfangreiche Probefahrten stehen an, um die Lok in allen Betriebssituationen (besonders auf der Steilstrecke!) zu beurteilen und ggf. Gewährleistungsarbeiten durchführen zu lassen. Erst nach einwandfreier Funktion und Leistung der Maschine wird die Abnahme erfolgen. Wir erwarten dann den ersten regulären Einsatz bei den Nikolausfahrten 2013.

Zum Schluss soll nicht unerwähnt bleiben, dass unsere Betriebs-GmbH mit der Einstellung eines Triebfahrzeugführers nun eine Belegschaftsstärke von immerhin 20 Personen erreicht hat.

Damit gehört die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH zu den größeren Arbeitgebern in der Region. Dieses ist hoffentlich auch im Bewusstsein der lokalen Politik verankert.

Viel Freude beim Studieren dieser Ausgabe wünscht Ihr Redakteur

Karsten Friedrichs

Ankauf DB-Güterbahnhof

Im April hat die Betriebs-GmbH in Brohl den DB-Güterbahnhof zu einem günstigen Preis gekauft. Nach vielen Jahren konnte das Projekt endlich realisiert werden. Es bedurfte dazu jedoch eines sanften Drucks von außen. Es handelt sich um ca. 12.000 qm Fläche, bestehend aus den Gleisen 5, 6, 7 und dem Güterplatz am Ladegleis 7. Nicht dazu gehört der Güterschuppen, der mittlerweile von Herrn Peters baulich zu einer eisenbahnfremden Nutzung wieder hergerichtet wurde. Dabei wurde Gleis 7 als Mülllagerplatz verwendet, was noch zu regeln bleibt. Auch im südlichen Bereich hat die anrainende Firma MST das Gleis 7 und teilweise Gleis 8 zugeschüttet und als Lagerplatz missbraucht. Gleis 8 an der großen Halle ist nicht mehr vorhanden, die Weiche dort hinein liegt aber noch. Fast die gesamte Fläche ist mit Quertragwerken der Oberleitung überdeckt.

Das ganze Gelände bleibt gewidmet. Der Zustand der Gleise ist sehr unterschiedlich. Gleis 5 scheint mit seinen Betonschwellen noch gut zu sein. Die Holzschwellen in Gleis 6 sind ans Ende der Liegezeit angekommen. Gleis 7 muss neu gebaut werden. Die DB wird die Weichen 6 und 24 (Anbindung an den DB-Bereich) abbauen, so dass dann darüber keine Verbindung mehr zum DB Netz besteht. Die Brohltalbahn wird eine neue Anbindung zu ihrem Umladebahnhof herstellen.

Nur von dort aus findet zukünftig der Verkehr statt. Dazu muss der ohne Genehmigung errichtete Radweg an der Straßenbrücke (Auffahrt zwischen B 9 und B 412) verlegt werden. Da später sowieso die Umlegung des Radwegs aus der Koblenzer Straße an den Bahnhof und an der Bahn bergseitig entlang bis km 66,5 geplant ist, dürfte das gestaltbar sein. Eine Entwidmung der Eisenbahnfläche, auf der heute die B 412-Brücke steht, hat bisher nicht statt gefunden.

Text und Fotos: ***Michael Baaden***

Blick nach Süden in den DB-Bahnhof Brohl. Die Gleise (von rechts) 1 bis 4 verbleiben bei der DB. Das Gleis 5 ist noch gut zu erkennen, die Gleise 6 und 7 sind überwuchert bzw. überbaut worden. Die Weiche von Gleis 4 wird von der DB entfernt. Die Gleise 5 bis 7 werden dann eine neue direkte Verbindung zum Umladebahnhof erhalten. Dafür muss der Radweg verlegt werden und wird rechts vom gesamten Gleisfeld, am DB-Bahnhof vorbeiführend, neu angelegt..
Die im unteren Bild sichtbare Doppelkreuzungsweiche bleibt als Verbindung zum Umladebahnhof bestehen und ermöglicht weiterhin die Aufstellung oder Abfuhr von Güterzügen auf den DB-Gleisen 3 und 4.

Bild 1

Bild 2

Bild 3

Bild 4

Bild 5

Bild 6

Die Bilder auf dieser Seite belegen eindrucksvoll, dass bis zur Nutzung der Gleise noch etliche Anstrengungen und Klärungen erforderlich sind Der fremdgenutze Güterschuppen (Bild 1) wird in den Gleisbereich entwässert (Bild 3). Gleis 7 wird im Bereich der ehemaligen Ladestraße als Müllabladeplatz genutzt (Bild 2).

Am schnellsten dürfte Gleis 5 wieder betriebsfähig werden, womit in einem ersten Schritt die neuen Aktivitäten der Brohltalbahn bei Anrainern und Politik augenfällig werden (Bild 4). Hingegen müssen bei den Gleisen 6 und 7 erst einmal die Schuttberge entfernt werden (Bild 5). Bild 6 zeigt die Südseite der Gleisanlage.

Die alten Weichenverbindungen sind noch vorhanden und sollen auch zum Umsetzen der Triebfahrzeuge, welche auf einem kurzen Gleisstutzen mit Prellbock wenden können, reaktiviert werden (Bild 6). Das Bild links zeigt die eigenmächtige Zuschüttung der Gleise 6 und 7 durch die Firma MST. Hier dürfte noch erheblicher Gespächsbedarf anstehen.

Ein Tag bei der Brohltalbahn (Teil 8)
Eine Fahrt mit der Brohltalbahn mit anschließender Fahrradtour

Wer kennt es nicht, das Problem, seine „Leidenschaft“ Brohltalbahn mit Frau, Familie, Job und bisweilen großer räumlicher Distanz unter einen Hut zu bringen. In meinem Fall ist es so, dass familiäre Gründe und die Prioritäten der Herz-allerliebsten nur gelegentliche Besuche bei der Brohltalbahn zulassen. Ein gewisses Grundverständnis für das Hobby ist zwar vorhanden, aber die Bereitschaft von Frau und Familie, mir die Wochenenden für die Brohltalbahn zuzugestehen, halten sich in Grenzen (die „normalen“ Werktage kommen wegen Berufstätigkeit und zu großer räumlicher Distanz ohnehin nicht in Frage).

Diese an sich verständliche familiäre Grundhaltung korrespondiert leider nicht ganz mit den eigenen Interessen (Brohltalbahn). Mehr als ein gemeinsamer jährlicher Besuch in Brohl und eine damit verbundene Fahrt nach Engeln ist kaum durchsetzbar, ohne Protest der Liebsten heraufzubeschwören. Es gilt daher, die seltenen Freiräume für das Hobby zu nutzen und diese nach Möglichkeit mit entsprechender Kreativität auszuweiten.

„Besondere Veranstaltungen“ im Brohltal, wie etwa der Einsatz einer Dampflok, erfahren familiär ein höheres Maß an Akzeptanz; solche „besonderen Veranstaltungen“ werden von mir daher gerne angeführt, um Wochenend-Aktivitäten in das Brohltal „umzulenken“. Bei meiner besseren Hälfte und auch im Freundeskreis ist es zudem so, dass Fahrradausflüge (in die Eifel) an den Wochenenden hoch im Kurs stehen.

Ein Fahrradausfug unter Einbeziehung einer Fahrt mit der Brohltalbahn ist daher ein gelegentlich akzeptierter Kompromiss, bei dem sich die verschiedenen Präferenzen ganz gut unter einen Hut bekommen lassen, zumal es gerade für weniger ambitionierte Fahrradfahrer verlockend ist, dass sich mit der Brohltalbahn von Brohl bis Engeln gut 400 Höhenmeter „gewinnen“ lassen und man bei der Rückfahrt zum Rhein oder zur Ahr meist bequem bergab radeln kann. So lässt sich eine Fahrt mit der Brohltalbahn auch denjenigen schmackhaft machen, die sich für unsere einzigartige Eisenbahn primär gar nicht besonders interessieren. In diesem Sinne war die Anwesenheit der HSB-Dampflok 99 6101 („Pfiffi“) im September 2012 eine Steilvorlage. Darüber möchte ich heute etwas ausführlicher berichten.

Für den normalen Fahrplan des Vulkan-Express im Hochsommer mag es gute Gründe geben, aber wegen der bereits recht „kurzen“ Tage im September ist er für uns am Ende der Saison nur noch wenig reizvoll. Der erste Zug fährt bereits um 9:30 Uhr, wenn es im September noch sehr kalt sein kann (und oft auch ist). Außerdem muss man dafür als Bonner ziemlich früh aufstehen, um rechtzeitig in Brohl zu sein, was am freien Wochenende nur sehr geringe Zustimmung findet. Der zweite Zug am Nachmittag um 14:10 Uhr liegt dagegen zu spät; in Engeln angekommen (15.40 Uhr), hat man zu wenige Stunden, um noch größere Strecken zu radeln, bevor es dunkel wird. Keine guten Voraussetzungen, um Familie und Freunde zur Brohltalbahn zu locken.

Der Sonderfahrplan aus Anlass der Anwesenheit der HSB-Dampflok war daher in mehrfacher Hinsicht eine einmalige Gelegenheit. Nicht nur, dass der Dampflokeinsatz immer ein besonders stichhaltiges Argument ist, sondern auch wegen der Tatsache, dass für den Samstag (8.9.2012) ein außergewöhnliches Programm geboten wurde: Für die unter den o. g. Aspekten einmalig günstige Abfahrtzeit um 11:00 Uhr ab Brohl konnte ich Familie und einige Freunde schnell begeistern. Darüber hinaus stand eine Zugkreuzung mit Lokwechsel in Oberzissen an. So viele Highlights zusammen gibt es nicht alle Tage, und das dürfte selbst die wenig Eisenbahn-affinen Mitreisenden ansprechen, zumal auch gutes Wetter angesagt war.

So haben wir uns um 9:57 Uhr mit dem Regionalexpress 5 von Bonn Hbf aufgemacht, um schon 25 Minuten später in Bad Breisig

Bild 1

auszusteigen. Mit dem Fahrrad ging es dann westlich der Bahn über die wenig befahrene „alte B 9“ zügig nach Brohl (eine nette Alternative zum Fahrradweg an der „neuen“ B 9). Es blieb sogar noch genug Zeit, den frisch sanierten Bereich mit den neu eingebauten Weichen vor der Wagenhalle zu bewundern (Bild 1). Die Aktiven hatten in den zurückliegenden Wochen wieder sehr viel geleistet (worüber an anderer Stelle zu berichten sein wird) und mit historischem Schienen-Material und neuen Schwellen die Zufahrtsgleise

saniert; rechtzeitig zum Bahnfest wurde das Erscheinungsbild im Umfeld der Werkstatt so wieder ein gutes Stück herausgeputzt (Bild 2). Noch ein kurzes Gespräch mit Frank Muth, der vor Ort ist, um am frisch gelegten Gleis letzte Feinarbeiten vorzunehmen, dann geht es weiter zum Personenbahnhof. Dort steht der außergewöhnliche Zug abfahrtbereit; im Hintergrund der SKL, der zur Bekohlung verwendet wird (Bild 3).

Meine Mitreisenden haben bereits Platz gefunden. Also schnell das Fahrrad verstauen, dann noch ein Foto mit Sonne im Rücken (Bild 4),

Bilder 2 (oben) bis 4 (unten)

bevor es mit „Pfiffi“ und vier Wagen im gut ausgelasteten Zug losgeht.

An Bord begrüßt mich Thomas Bickenbach, der seine Premiere als Zugführer hat, aber dennoch völlig routiniert agiert.

Unterwegs fallen mir die zahlreichen Fotografen auf, die an allen möglichen und unmöglichen Stellen lauern, um den außergewöhnlichen Zug abzulichten. Aber nicht nur das. Viele „Fuzzis“ sieht man im Vorbeifahren beim Fotografieren, um sie kurz danach in halsbrecherischer Fahrt mit dem Auto am Zug vorbei rasen zu sehen (Bild 5: Einfahrt nach Niederzissen). Kurz darauf die nächste Begegnung mit Foto und anschließender KFZ-Überholung. Bei einigen wiederholt sich das Spiel 5 oder 6 Mal, bevor wir Oberzissen erreichen. Ich möchte nicht wissen, wie oft die Straßenverkehrsordnung an diesem Tag ignoriert wurde; ich tippe auf rekordverdächtige Werte.

Ein wenig enttäuscht bin ich, dass in den einschlägigen Eisenbahn-Foren keine Fotos von der Fahrt auftauchen, obwohl dutzende „Fuzzis“ an der Strecke aktiv sind, denen zuliebe die freundlichen Brohltalbahner sogar die Einfahrt nach Oberzissen unterbrechen, um eine optimale Fotoausbeute zu ermöglichen. Also muss ich mit meiner bescheidenen Kompakt-Kamera einspringen; es wäre doch schade, wenn das besondere Ereignis nicht in entsprechender Form im Internet präsentiert werden würde (die begrenzte Qualität bitte ich zu entschuldigen). Auf der Fahrt im letzten Wagen gelingen mir nur wenige halbwegs brauchbare Fotos; um die besondere Atmosphäre darzustellen, erlaube ich es mir aber, einige davon vorzustellen (Bild 6).

Auf der hintersten Plattform entwickelt sich ein interessantes Gespräch mit einem Fahrgast aus Kruft, der erstmals mit der Brohltalbahn unterwegs ist und sich beeindruckt zeigt. Ich gebe mir Mühe, seine Fragen zur Brohltalbahn zu beantworten und erläutere ihm, dass man

Bilder 5 (oben) bis 7 (unten)

auch als nicht aktives Mitglied bei der IBS willkommen ist; jede Form der Unterstützung ist gerne gesehen. Ich erzähle, dass ich es (leider) auch nur sehr selten nach Brohl schaffe, dennoch gerne Mitglied bin und immerhin gelegentlich für das Vereinsmagazin schreibe, um wenigstens (m)einen kleinen Beitrag zu leisten. Weitergehende Aktivitäten behalte ich mir für die Zeit nach meiner Pensionierung vor. Bis dahin dauert es allerdings noch rund 15 Jahre.

Mein Gesprächspartner zeigt sich an einer Mitgliedschaft interessiert, und ich würde mich freuen, wenn ich jemanden als Unterstützer für die einzigartige Brohltalbahn gewonnen haben könnte.

In Niederzissen findet der planmäßige Halt mit Möglichkeit zum Toilettengang statt. Viele Fahrgäste nutzen die Gelegenheit, ein Foto von der spektakulären Dampflok zu schießen (Bild 7). Der schnaufende Oldie ist einfach ein Faszinosum und begeistert die Fahrgäste; ich denke an die vereinseigene Dampflok, die 11^{sm}; sie dürfte ein ähnlicher Publikumsmagnet sein. Hoffentlich sehen wir sie im Jahr 2013 endlich wieder in der Heimat. Ich freue mich sehr darauf!

Schließlich geht es weiter nach Oberzissen. Vor Einfahrt in den Bahnhof gibt es den erwähnten Fotohalt; zahlreiche Fuzzis warten dort auf den Sonderzug (Bild 8). Auf Gleis 1 steht bereits der kreuzende Zug aus Engeln, und die Lok D 5 steht ebenfalls schon bereit, um die Bergfahrt unseres Zuges zu übernehmen.

Die Zuschauerschft hechtet eiligst hinterher, um den Wechsel der Dampflok an den talwärts fahrenden Zug zu verfolgen bzw. zu fotografieren. Es ist fast unmöglich, die Lok ohne andere Fotografen im Bild vor die Linse zu bekommen. Ich gebe daher auf und dokumentiere stattdessen die Menschenmassen, die das seltene Spektakel aus der Nähe beobachten (Bild 9).

Die Zugkreuzung mit Lokwechsel erinnert an alte Zeiten bei der Bundesbahn: Meine Jugend habe ich am Niederrhein verbracht, und ich erinnere mich noch gut daran, dass bei den Zügen von Köln nach Kleve in Krefeld grundsätzlich ein Lokwechsel erfolgte. Das war noch ein „richtiges Eisenbahnerlebnis“, das heutzutage kaum noch vorkommt, da es aufwändig ist und deswegen wegrationalisiert wurde. Umso mehr freue ich mich, dass die Brohltalbahn hier noch ein „au-

Bilder 8 (oben) bis10 (unten)

thentisches Eisenbahnerlebnis“ produziert (Bild 10); bei der großen Bahn hat das inzwischen absoluten Seltenheitscharakter. Alles drängelt sich nach dem Umsetzen schließlich zwischen die beiden Züge vor die Dampflok.

Ich nutze die seltene Gelegenheit, beide Züge mit der Burg Olbrück im Hintergrund abzulichten. Während von der Dampflok zahllose, sicher auch bessere Fotos geschossen werden als von mir, bin ich der einzige, der diese Per-

spektive wählt. Für mich die reizvollere Wahl (Bild 11).

Ohne weitere „Fuzzi-Randerscheinungen“ an der Strecke geht es schließlich weiter gen Engeln; ganz offensichtlich war die Dampflok der Star, unsere D5 findet dagegen keine Beachtung. Ich genieße die ungestörte Aussicht auf die wunderschöne, malerische Landschaft und freue mich auf unsere Fahrradtour (Bild 12). An der Endstation angekommen, geht alles ganz schnell: Entladen der Fahrräder (Bild 13), Umsetzen der Lok (Bild 14) und ein letzter Blick auf den Zug, der kurz darauf wieder in Richtung Oberzissen verschwindet (Bild 15). Nach einem kleinen Imbiss im Bahnhof satteln wir unsere Räder und begeben uns auf die Fahrt an die Ahr.

Wir wählen den Weg über Nebenstrecken bzw. kaum befahrene Wirtschaftswege nach Weibern Güterbahnhof, Weibern und Kempenich, der teilweise über die alte Trasse der Brohltalbahn führt. In Kempenich machen wir am alten Bahnhof (442 Höhenmeter. Angaben nach „Google Earth“) eine kurze Rast (Bild 16), um uns im benachbarten Supermarkt für die vor uns liegende Strecke mit Getränken einzudecken. Weiter geht es langsam bergauf, am „Lake Lupo“ (der vielversprechende Name täuscht ein wenig; „Lake Lupo“ ist nur ein kleiner, flacher Weiher) vorbei nach Spessart (510 Höhenmeter), von dort steil bergauf nach Norden bis zu Kreuzung „Rocksbüsch“ (560 Höhenmeter), dann weiter auf dem einzigen ungeteerten Streckenabschnitt (ca. 1 km) nach Nordwesten bis zum Scheitelpunkt im Wald bei 602 Höhenmetern (die rudimentäre Pflasterung auf diesem kurzen Stück erinnert an eine holprige, alte Römerstraße). Ab hier geht es wieder auf asphaltiertem Wirtschaftsweg steil bergab nach Blasweiler (455 Höhenmeter). Von dort fahren wir auf der wenig befahrenen Landstraße L 85 mäßig und kontinuierlich bergab über Oberheckenbach (390 m), Niederheckenbach (340 m), Staffel (275 m), Kesseling (240 m), Ahrbrück und Kreuzberg (180 m) nach Altenahr (170 m), wo wir zu Abend essen und anschließend mit der Ahrtalbahn direkt wieder nach Bonn fahren. Alternativ wäre eine Rückfahrt nach Brohl auch möglich, allerdings ist dafür einmaliges Umsteigen in Remagen erforderlich (Tipp: Für derartige Tagestouren lösen wir das „Rheinland-Pfalz-Ticket”: Es gilt ab Bonn Hbf und die Strecke bis zur Landesgrenze bei Oberwinter; ab dort gilt es landesweit für 24 Stunden. Die Mitnahme von Fahrrädern ist im Preis enthalten, und das Ticket kostet z. B. für 5 Personen 37 Euro).

Bilder 11 (oben) bis 13 (unten)

Bei diesem gemütlichen Eifelausflug haben wir etwa 45 Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt, die meisten davon, Dank der Anreise mit der Brohltalbahn, kontinuierlich bergab. Nur das Stück hinter Spessart geht über eine Distanz von knapp 2 km recht steil bergauf. Kurzum: Eine insgesamt wenig anstrengende Tour für Genießer. Insgesamt war es ein sehr schöner, abwechslungsreicher und erholsamer Tag, der uns viel Spaß gemacht hat, zumal man den Alltagsstress bei solchen Aktivitäten am besten "aus dem Kopf" bekommt. Ich hoffe, unsere Freunde, die uns begleitet haben, geben die positive Erfahrung weiter und bringen andere Interessierte auf die Brohltalbahn. Und der Leserschaft sei diese Tour natürlich auch wärmstens empfohlen. Den Hinweis auf diese nicht ausgeschilderte Route zur Ahr habe ich übrigens vor einigen Jahren von Wilfried Thelen bekommen.

Ich beabsichtige, weitere Vorschläge für Fahrradtouren in Kombination mit einer Fahrt mit der Brohltalbahn folgen zu lassen. Da meine Ortskenntnis jedoch begrenzt ist, bin ich bei diesem Thema für Anregungen und alternative Routenvorschläge besonders dankbar.

Und noch ein allgemeiner Hinweis: Das Magazin „Die Brohltalbahn“ ist mir sehr ans Herz gewachsen, und seit Jahren freue ich mich immer sehr auf die Hefte und die darin enthaltenen Informationen und Berichte von meiner Lieblingsbahn, zumal ich es aus den genannten Gründen nur selten persönlich in die schöne Eifel schaffe. So bleibe ich auf dem Laufenden, und das gilt sicher auch für viele andere Leserinnen und Leser. „Die Brohltalbahn“ ist ein Leuchtturm der IBS, um das uns andere Vereine beneiden.

Damit das so bleibt, braucht das Magazin immer Unterstützung, also Beiträge! Daher bin ich dem Aufruf vor einigen Jahren gerne gefolgt, das Heft durch meine Texte und

Bilder 14 (oben) bis 16 (unten)

Bilder zu unterstützen. Ich bin zwar kein Fachmann, aber ich höre gerne zu, wenn mir die Aktiven von ihrer Arbeit berichten.

Und daraus kann ich dann auch im fernen Bonn einen Artikel zusammenschreiben. Nur, ich brauche „Input“ und möchte alle Aktiven daher ausdrücklich darauf hinweisen, dass man mich gerne kontaktieren darf, wenn es etwas zu berichten gibt. Wenn möglich, komme ich auch nach Brohl, um zuzuschauen, zuzuhören und Fotos zu machen.

Kontakt: rolf.toonen@web.de

Text und Fotos: ***Rolf Toonen***

Bericht des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS.

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

Stefan Gabelt, Köln

Waltraud Neff, Hückeswagen

Daniel Junghans, Bad Neuenahr-Ahrweiler

Karlheinz Mutz, Neuwied

Wilfried Rink, Remagen-Oberwinter

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

Spendenaktion 11^{sm}:

Folgender Betrag ist bis zum 31.08.2012 für die Wiederinbetriebnahme gespendet worden:

349.091,– €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Für Spenden ab € 50,– erhalten sie zusätzlich ein attraktives Spendenzertifikat mit Darstellungen der Dampflok 11^{sm}, gezeichnet von unserem Künstler Horst Seifert. Hier nun alle Spender bis zum 31.08.2012:

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Hans Josef Merzbach, Bonn

Norbert Diederichs, Brohl-Lützing

Ulrich Graffmann, Bonn

Hans-Joachim Boltersdorf, Brohl-Lützing

Ursula Breuer, Burgbrohl

Rolf Mennicken, Würselen

Andreas Görtz, Kempen

Michael Wildt, Münster

Hans-Peter Rosenberg, Neuwied

Reinhard Rost, Adresse unbekannt

Michael Detscher, Adresse unbekannt

Ortsgemeinde Hohenleimbach

Peter Gasper, Oberzissen

Regelmäßig mit einem festen Betrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen

Hartmut Halm, Aachen

Hans-Hermann Kleinespel, Mühl-heim (Ruhr)

Dr. Eckart Schlieber, Burgbrohl

Friedrich Kernchen, Köln

Dampflok 11^{sm} befindet sich weiter in der Aufarbeitung, derzeitige Tätigkeitsbereiche sind der Zusammenbau des Vorderwagens, Bearbeitung des Hinterwagens, das Gestänge, aber auch Bremsanlage und Luftpumpe. Zur Finanzierung dieser aufwendigen Arbeiten benötigen wir auch weiterhin Ihre Unterstützung, bitte spenden Sie für den Dampf im Brohltal!

Tobias Baaden

Landtagsabgeordneter zu Besuch

Vor einiger Zeit hatten wir den neuen Landtagsabgeordneten der SPD zu Gast. Wir fanden es wichtig, den jetzt zuständigen Mandatsträger über die Brohltalbahn zu informieren, kann doch nicht jedes Mitglied des Landtags eine Touristikbahn in seinem Wahlkreis vorzeigen. Marcel Hürter nahm sich deutlich Zeit für uns. Er stellte interessierte Fragen und bekam ausführliche Antworten. Das neue MdL hatte mit seiner früheren Tätigkeit im Verkehrsministerium bereits einen verkehrspolitischen Hintergrund aufbauen können, was für unsere fachspezifische Sache einfach einen großen Vorteil bedeutet. Marcel Hürter bekam von Stefan Raab und dem Autor die Besonderheiten bei der Brohltalbahn dargestellt. Das sind einerseits der eher ehrenamtlich betriebene „Vulkan-Expreß“ und andererseits die Aktivitäten auf der großen Bahn, deren interne Überschüsse in die Brohltalbahn, also in den „Vulkan-Expreß“, einfließen. Marcel Hürter bedankte sich für die umfassende Information und versprach, sich für unsere Belange in Mainz einzusetzen.

Text und Foto: ***Michael Baaden***

Landtagsabgeordneter Marcel Hürter (links) in Begleitung von Stefan Raab (Mitte) und dem Autor im Bahnhof Brohl B.E.

900 Jahre Burgbrohl

In diesem Jahr feiert die größte Gemeinde im Brohltal ihr 900 jähriges Bestehen. Dazu hat die Ortsgemeinde eine 120 Seiten große Festschrift herausgegeben. Die Brohltalbahn wird darin dreimal erwähnt.

Unter dem Zeitraffer der Burgbrohler Geschichte und berichtet:

1901:

Am 14. Januar nimmt nach zweieinhalbjähriger Bauzeit die Brohltalbahn zwischen Brohl und Engeln offiziell ihren Betrieb auf. Die Bahn dient dem Personen- und Güterverkehr.

Gleichzeitig mit dem Bau der Brohltalbahn entsteht in Weiler die Fabrik der Firma „Stein- und Tonindustriegesellschaft AG Brohltal" zur Herstellung feuerfester Produkte. Sie ist ein Tochterunternehmen der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft, dem Hauptanteilseigner der Brohltal-Eisenbahn. Die Brohltal AG wurde zu einem wichtigen Zulieferer der Schwerindustrie an Rhein und Ruhr und war einer der größten Arbeitgeber der Region. Viele Burgbrohler verdienen in den folgenden sechs Jahrzehnten im Werk der Brohltal AG und deren Tongruben am Herchenberg ihr Geld.

1961:

Die Brohltalbahn stellt zum 1. Oktober den gesamten Personenverkehr ein. Die Bahn hat durch die Zunahme des Individualverkehrs per Auto immer mehr Fahrgäste eingebüßt und zieht nun die Konsequenz.

Unter Bauwerken erscheint:

Bahnhof:

Der offizielle Betrieb der Brohltal-Eisenbahn auf der 17,5 Kilometer langen Strecke von Brohl nach Engeln wurde am 14. Januar 1901 aufgenommen. 1901 ist auch als das Jahr der Errichtung des Bahnhofsgebäudes in Burgbrohl zu dokumentieren. Mit seinem Sockel aus Basalt, dem Bruchstein-Mauerwerk, dem verschieferten Obergeschoss und dem steilen Schiefer gedeckten Dach sowie dem angebauten Turm in Fachwerk-Bauweise ist der Burgbrohler Bahnhof wohl der schönste an der Strecke der Brohltal-Eisenbahn. Im Erdgeschoss des Bahnhofes befand und befindet sich noch heute die über alle Generationen beliebte Bahnhofs-Gaststätte. Die damaligen Wirtsleute Heinrich und Luise Hirsch verfügten über den ersten Fernseher in einer Burgbrohler Gaststätte. Bei großen Ereignissen wie zum Beispiel der Fußball-Weltmeisterschaft 1954, war der „Bahnhof", wie im Volksmund diese Gaststätte genannt wurde, bis auf den letzten Platz gefüllt.

Im Durchgang des Gebäudes zu der Gleisanlage saß Heinrich Fuhrmann hinter seinen Schalter und achtete streng darauf, dass niemand ohne gültigen Fahrschein und schon gar keine spielenden Kinder die Bahnanlagen betraten.

Das obere Geschoss des Gebäudes war die Wohnung der Familie des Bahnhofsvorstehers Heinrich Fuhrmann.

Heute ist der Bahnhof Burgbrohl planmäßige Haltestelle des Vulkan-Expresses, der weit über die Grenzen des Brohltals bekannt ist. Die Gaststätte beherbergt ein Speiselokal; Im Obergeschoss wohnt der Pächter des Lokals.

Michael Baaden

Kleine Erfolgsmeldung am Rande: Der Verkaufswagen erstrahlt nach der Aufarbeitung in neuem Glanz und wird hoffentlich die Passagiere zu vermehrten Käufen animieren.

Foto: Michael Baaden

Preiserhöhung und Fahrgastzahlen

Im Jahr 2009 hatte die Geschäftsführung die Fahrpreise Hinfahrt sowie Rückfahrt Brohl – Engeln von 11,– auf 12,– € angehoben. Das fiel damals nicht ganz leicht. Wir erinnern uns noch an den August 2008, als die letzte Weltwirtschaftskrise auch bis zu uns durch schlug. Die Preise mussten aber wegen der auf allen geschäftlichen Sektoren gestiegenen Kosten unbedingt angepasst werden. Der „Vulkan-Expreß" ist im gewissen Sinn eh ein Zuschussgeschäft, zumal er zu großen Teilen auch noch ehrenamtlich geführt wird. Das darf auf Dauer aber nicht dazu führen, dass keine regelmäßige Fahrzeugaufarbeitung mehr stattfindet. Dieser Punkt ist jedoch seit 2008 erreicht. Es wird keine Fremdvergabe von Brohltalbahnfahrzeugen mehr durchgeführt, weil das in den letzten Jahren finanziell nicht mehr gestaltbar war. Die Preiserhöhung hat das nicht großartig verbessern können. Es sind nämlich die Fahrgäste weggeblieben.

1999-2001
Fahrpreis: 19,– DM (=9,71 €)
Fahrgastzahlen: 90.000

2002
Fahrpreis: 10,– € (=19,55 DM)
Fahrgastzahlen: 90.000

2003-2008
Fahrpreis: 11,– €
Fahrgastzahlen: 65.000

2009ff
Fahrpreis: 12,– €
Fahrgastzahlen: 56.000

Was nicht ganz offensichtlich ist: Die Fahrgastzahlen brachen in dem Jahr besonders auf ein deutlich niedrigeres Niveau ein, als die Preise konkret erhöht wurden, 2003 26 %, 2009 4 %. Die Jahre 2009 – 2011 sind bisher unsere schlechtesten Jahre. Die Fahrgastzahlen haben im Jahr 2011 57.260 betragen, es darf einfach nicht noch weniger werden.

Michael Baaden

Blick über den Zaun (8)
Die Rohrschach-Heiden-Bergbahn (RHB)

Die Rorschach-Heiden-Bergbahn ist eine Normalspur-Zahnradbahn. Sie führt von Rorschach am Bodensee nach Heiden (794 m ü. NN).

Die Züge beginnen am Bahnhof Rorschach (SBB) (400 m ü. NN). Dieser Bahnhof liegt an der Strecke Rorschach - Romanshorn der SBB, nach etwa 900 Metern trifft der Zug auf die SBB-Strecke, die von St. Gallen nach St. Margrethen-Sargans führt. Nachdem der Zug den Bahnhof Rorschach verlassen hat, beginnt der 5,6 km lange Zahnradabschnitt. Auf der Strecke befinden sich die Bahnhöfe Seebleiche (km 0,31), Sandbüchel (km 0,77), Wartensee (km 1,78), Wienacht-Tobel (km 2,62), Schwendi bei Heiden (km 3,7) und die Endstation Heiden (km 5,6). Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 7,1 km. Im Bahnhof Heiden befindet sich auch das Bahnbetriebswerk der RHB.

Erste Pläne, den Ort Heiden mit der Bahn zu erreichen, wurden im Jahr 1871 gemacht. Zuerst hatte man vor, eine Adhäsionsbahn zu bauen; dieser Plan wurde aber zu Gunsten einer Zahnradstrecke in Regelspur verworfen. Nach eineinhalb Jahren Bauzeit wurde die Strecke am 06. September 1875 mit Dampfbetrieb eröffnet. Es wurde im Jahr 1884 ein geschlossener zweiachsiger Personenwagen mit 20 offenen Sitzplätzen auf dem Dach eingestellt, diese wurden durch eine Außentreppe erreicht. Fünf Jahre später wurden zwei weitere dieser Wagen in Dienst gestellt. Da der Bahnhof Rorschach und die Strecke nach Rorschach Hafen durch die SBB schon elektrifiziert waren, wurde die RHB mit demselben Stromsystem (15.000 Volt, 16,7 Hertz) ausgestattet. Der elektrische Betrieb wurde im Jahr 1930 aufgenommen. Seit 2006 gehört die RHB zur Appenzeller Bahn, in der vier Bahnen vereinigt sind.

In den ersten Jahren mussten die Züge vom Zahnstangenende von fremden Loks in den Bahnhof Rorschach geschleppt werden, da ein Adhäsions-Hilfsantrieb fehlte. Ab dem Jahr 1877 war es dann möglich, mit eigenen Lokomotiven den Bahnhof zu erreichen.

Auf der Zahrradbahn gab es eine Zeitlang regen Güterverkehr, so befand sich unter anderem oberhalb von Rorschach eine Getreidemühle mit eigenem Gleisanschluss. Nachdem die Mühle geschlossen wurde und somit der Hauptkunde wegfiel, wurde der Güterverkehr auf der gesamten Strecke eingestellt. Zur Abwicklung des Verkehrs auf der Strecke stehen drei Triebwagen zur Verfügung. Im Sommer werden zusätzlich an die Triebwagen offene Personenwagen sowie ein Fahrradwagen angehängt, um dem Tourismusverkehr Genüge zu leisten. Auch gibt es in den Sommermonaten einige öffentliche Dampffahrten.

Fotos und Text: ***Daniel Brüser***

Triebwagen BDeh 3/6 25 im Bahnhof Rohrschach

Triebwagen DZeh 2/4 und BDeh 2/4 im Betriebswerk in Heiden

Triebwagen BDeh 3/6 25 im Bahnhof Heiden, rechts das Betriebswerk

Blick aus einem der Sommerwagen auf den Bodensee

ILEK

Es unterhalten sich fast ein Jahr lang gewisse Fachleute mit interessierten Bürgern von Politik, Verbänden, Vereinen und dem touristischen Bereich unter dem Oberbegriff „Ideen für unsere Region“ und „Zukunftsfähige Infrastruktur inkl. Mobilität“.

Diesen Vorgang nannte man im Jahr 2011 offiziell „ILEK Brohltal/ Vordereifel“ (Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept). Es wurden viele Vorschläge gemacht, natürlich auch und mehrfach der brohltalbahnnahe Rad- und Wanderweg, selbstverständlich. Was kam dabei heraus? Nichts für den vom „Vulkan-Expreß“ ausgelösten Tourismus! Ansonsten fast nichts. Die Offiziellen interessiert das Thema offensichtlich nicht.

Nicht nur der Autor und Kollege Müller-Betz von den Steinhauern und Vulkanparkführern verließen eher fluchend die Abschlussveranstaltung ob des sinnlos investierten Familien-, Freizeit-, und Geldverzichts.

Michael Baaden

Vereinsausflug 2013

Liebe Vereinsmitglieder,

nach unserer letzten mehrtägigen Exkursion im Frühjahr 2009 ist nach Absprache mit dem Vorstand für das kommende Frühjahr wieder ein mehrtägiger Ausflug geplant.

Von Freitag, 05.04.2013 bis Sonntag, 07.04.2013 werden wir die Mansfelder Bergwerksbahn besuchen, natürlich verbunden mit einem Besuch der Werkstätten der MaLoWa, in denen gerade unsere 11^{sm} wieder instand gesetzt wird. Der Besuch der Werkstätten ist sicher auch dann interessant, wenn die 11^{sm} wieder heimische Gleise unter den Rädern hat. Weiterhin werden wir dem „Wilden Robert“, der Döllnitztalbahn, einen Besuch abstatten. Die Döllnitztalbahn, die heute auf dem Rest des einstigen „Mügelner Netzes“ von Oschatz nach Mügeln bzw. Glossen auf 750 mm Spurweite unterwegs ist, verkehrt noch jeden Tag im Planbetrieb, mit Alt-Diesellokomotiven aus Österreich (Baureihe 2091). Die gute sächsische IVK ist natürlich auch vorhanden.

Wie bei den vorangegangen Vereinsausflügen erfolgt die Anfahrt mit einem Reisebus, Hotelunterbringung ist in Döbeln vorgesehen. Die Eisenbahnfahrten, sowie evtl. weitere Programmpunkte aus dem kulturellen Bereich werden durch die Reiseleitung organisiert. Die Hotelunterkunft erfolgt als Übernachtung mit Frühstück. Die weitere Verpflegung ist vor Ort selbst sicher zu stellen.

Zum Thema Reisepreis kann noch keine abschließende Auskunft getätigt werden, da noch nicht alle Anfragen beantwortet sind. Bitte merkt Euch diesen Termin vor. Im nächsten Heft wird es ein Anmeldeformular mit genauem Reiseablauf und Gesamtpreis geben.

Für Rückfragen stehe ich allerdings auch jetzt gerne schon unter 0176/25547120 zur Verfügung.

Stephan Käufer

Bilderbogen vom Bahnfest (25.-26.08.2012)

Das Bahnfest war ein voller Erfolg. Obwohl sich am Sonntag das Wetter gegenüber dem Vortag deutlich verschlechterte, fanden sich auch an diesem Tage noch viele Fahrgäste und Schaulustige ein. Nachdem die Gastlok 99 6101 der IG-HSB ja schon im Juni 2007 beim Bahnfest einen starken Auftritt auf der Brohltalbahn hatte, war der Triebwagen T 42 des DEV aus Bruchhausen-Vilsen für die Kenner der Szene der heimliche Star der Veranstaltung.

Fotos: Daniel Brüser (Reihe 1 und 2) und Marcus Janke (untere Reihe)

Der Dampfzug mit 99 6101in Brohl vor der Abfahrt nach Oberzissen und T 42 auf der Hafenstrecke am Haltepunkt „Brohl Rheinanlagen“

Im Umladebahnhof waren etliche Normalspurfahrzeuge ausgestellt, so ein VT 650 der Hunsrückbahn und die Lok „Moritz“ der Bahnen der Stadt Monheim, welche übrigens als Ersatz für unsere V 200 für einige Zeit Zuglok des Aluminiumzuges war.

Der Dampfzug auf dem Tönissteiner Viadukt und Halt des Triebwagens im Bahnhof Burgbrohl