Schutzgebühr 2,50 Euro

Mitteilungen der Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspureisenbahn e. V. – 37. Jahrgang – Nr. 2/2025

Die Brohltalbahn

Inhalt

Grußwort / Termine	2
Feierliche Inbetriebnahme der Diesellok D 4	3
Triebwagen schreibt Nahverkehrsgeschichte - VT 50 / VB 50 wird 100 Jahre alt	6
Werkstattbericht	8
Das besondere Bild: Dampflok 3G	10
BOB-Wagen mit Tischkarten ausgestattet	11
Gleisbaubaustelle pünktlich fertiggestellt	12
Ausblick aufs Jubiläumsjahr 2026	16
Drei neue Rangierbegleiter und Bremsprobeberechtigte zertifiziert	17
Einfahrsignal Brohl in Betrieb	18
Bericht des Schatzmeisters	19
Bahnhofsvorplatz Brohl	19
Solarpark an der Steilstrecke geplant	20

Grußwort

Liebe Leser und Leserinnen,
liebe Freunde und Förderer der Brohltalbahn,

gemeinsam schreiben wir mit Ihnen die Erfolgsgeschichte unserer Brohltalbahn weiter: Wer am 16. Mai 2025 bei der feierlichen Wiederinbetriebnahme unserer nun auch offiziell zwischen Brohl und Engeln fahrenden Diesellok D4 dabei war, konnte hautnah ein weiteres Stück der lebendigen Geschichte unserer Brohltalbahn miterleben! Zahlreiche Mitglieder, aktiv wie inaktiv, Förderer und Freunde hatten sich an diesem für uns alle besonderen Tag in Brohl eingefunden.

Blitzblank und herausgeputzt stand sie da, die Lok, die wie keine andere seit März 1977 mit unserem „Vulkan-Expreß" in Verbindung gebracht wird: unsere formschöne Mittelführerstands-Lokomotive D4, Baujahr 1958, entstanden als Solitär und Einzelstück bei MaK Kiel, in der damals vergeblichen Hoffnung, dass sich daraus für die Industrie eine modular verwendbare Lokomotive entwickeln ließe, um die Ablösung der Dampfloks bei Klein- und Schmalspurbahnen zu beschleunigen.

Gemeinsam mit dem hundertjährigen Jubilar VB 50 und unserem „Cabriolet" Omm 458 bildete der Sonderzug am 16. Mai den „Vulkan-Expreß Classic", so wie er tatsächlich nur in der Saison 1985 – vor exakt 40 Jahren – im Brohltal unterwegs war. In den ursprünglichen und traditionellen Vulkan-Expreß-Farben Grün / Beige wollen wir den Zug zukünftig für besondere Anlässe auch exakt so vermarkten: als klassischen und traditionsreichen Reisezug im Brohltal für besondere Anlässe. Darüber hinaus wird die D4 selbstverständlich auch in den regulären und fahrplanmäßigen Zügen im Brohltal eingesetzt.

Froh darüber und stolz sind wir darauf, dass wir die Maschine entgegen aller im Dezember 1986 gehegten Befürchtungen – noch dazu in einem so hervorragenden Zustand – von den Kollegen der Rhätischen Bahn in Chur und Landquart zurück erwerben konnten. Ein ausführlicher Bericht über die erste offizielle Fahrt schließt sich diesem Vorwort unserer Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn" an; ganz bewusst für alle, die am 16. Mai leider verhindert waren!

Diese Ausgabe beinhaltet u. a. aber auch erneut ausführliche Berichte aus der Werkstatt, die den technischen Fortgang auch anderer wichtiger Projekte dokumentieren. Nicht zuletzt erlaube ich mir auch erneut auf die großen und im kommenden Jahr anstehenden Feierlichkeiten aus Anlass des 125-jährigen Bestehens unserer Brohltalbahn hinzuweisen. Haben Sie Lust uns zu unterstützen? Melden Sie sich einfach bei uns! Wir werden jede helfende Hand im Vorbereitungsjahr 2025 gut gebrauchen können!

Erneut danke ich allen Autoren um das Redaktionsteam von Michael Hergarten für die Erstellung und das Erscheinen dieser Ausgabe sehr herzlich und wünsche Ihnen allen viel Vergnügen beim Lesen der neuen Ausgabe „Die Brohltalbahn".

Ihr Stephan Pauly,

Vorsitzender IBS e. V.

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, 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 2025)
50 € Einzelpersonen
25 € Schüler / Studenten / Jugendliche
80 € 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 3 / 2025: 15. August 2025

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

Titelbild: *Im Rahmen einer Sonderfahrt für IBS-Mitglieder haben wir die Diesellok D4 am 16. Mai 2025 feierlich wieder in Betrieb genommen. Hier ist die Lok mit dem „Vulkan-Expreß Classic" auf der frisch sanierten Steilstrecke oberhalb von Oberzissen zu sehen. Foto: Albert Lehmann*

Sonderfahrten / Termine

27. Juni, 15. August, 05. September:
After Work Steam Tour

23. Juli & 20. September:
Freie Fahrt für Kinder & Jugendliche

09. August: Mondscheinfahrt

13. September: Wanderung über die ehem. Trasse Engeln – Weibern – Kempenich

13. September: Jahreshauptversammlung der IBS in Brohl

27. September: Abendfahrt „Wine & Dine

Feierliche Inbetriebnahme der Diesellok D4

▲ *Großer Bahnhof in Brohl: Zahlreiche IBS-Mitglieder ließen es sich nehmen, bei der offiziellen Inbetriebnahme der „D4“ dabei zu sein. Unser Vorsitzender, Stephan Pauly, fand vor der Abfahrt die passenden Worte für den würdigen Moment.* *Foto: Albert Lehmann*

Rund anderthalb Jahre hat es gedauert, nun war es so weit: Die im Herbst 2023 nach 36 Jahren aus der Schweiz ins Brohltal zurückgekehrte Diesellok D4 (vgl. Hefte 4/2023 und 1/2024) konnte im Rahmen einer exklusiven Sonderfahrt für IBS-Mitglieder wieder in Betrieb genommen werden.

Vorangegangen waren für die Kollegen der Werkstatt arbeitsreiche, aber zugleich von großer Vorfreude geprägte Monate, um die von 1971 bis 1985 schon einmal im Brohltal eingesetzte Diesellok wieder in Betrieb nehmen zu können. Unsere besonderen Emotionen begründen sich darin, dass die D4 das erste Zugpferd des 1977 eingeführten Vulkan-Expreß war. Entsprechend groß war nun die Freude über die Inbetriebnahme der Lok!

Erste Lok des „Vulkan-Expreß“ ab 1977

Als unser beliebter Ausflugszug 1977 aus der Taufe gehoben wurde, bestand er aus dem einzigen erhaltenen Brohltalbahn-Personenwagen, dem in diesem Jahr 100 Jahre alten VB50 sowie eben jener formschönen Diesellokomotive D4. Die Brohltal-Eisenbahn GmbH (BEG) hatte die Lok 1971 von der Kreisbahn Leer – Aurich – Wittmund (LAW) gekauft mit dem Ziel, die drei bereits vorhandenen kleineren Dieselloks D1-D3 im seinerzeit noch umfangreichen Güterverkehr im Brohltal zu unterstützen.

Wiederkehrende technische Probleme mit dem Wendegetriebe ließen seinerzeit allerdings keine rechte Freude über das Fahrzeug aufkommen, so dass die Lok nur vergleichsweise selten im Einsatz war. Mit der Einführung des „Vulkan-Expreß“ schien im leichteren Personenzugdienst ein besser geeignetes Betätigungsfeld für die Lok gefunden. Seit der ersten Fahrt des neuen Personenzuges wurde sie daher die Stammlok des „Vulkan-Expreß“ und somit dessen erstes „Gesicht“. 1985 wurde der kleine Zug um den offenen Cabriowagen 458 ergänzt, bevor die D4 noch zum Saisonende des gleichen Jahres nach einem Getriebeschaden abgestellt und 1986 verkauft wurde. Ihr Weg sollte sie – statt wie ursprünglich befürchtet nach Afrika – in die Schweiz führen.

Technischer Umbau in der Schweiz

Die Rhätische Bahn (RhB) in Chur war nun neuer Besitzer der Lok und setzte sie ab 1989 im Bauzug- und Rangierdienst mit Schwerpunkt in Untervaz ein. Doch die technischen Unzulänglichkeiten hielten auch in den Alpen an. Die RhB entschied daher 1992, die Lok technisch ihren Standards anzupassen und 1999 den Antriebsstrang grundlegend zu modernisieren. Seither war die Lok bis zur Beschaffung von moderneren Nachfolgemodellen im Sommer 2023 zuverlässig im Einsatz. Zum Werdegang der Lok haben wir unter anderem in Heft 1/2024 ausführlich berichtet.

Erfolgreiche Wiederinbetriebnahme im Brohltal

Zurück in Brohl, begannen im Winter 2024 die Anpassungsarbeiten um die Lok wieder kompatibel zu unseren Fahrzeugen zu machen. Hierzu mussten z. B. die Puffer und Kupplungen umgebaut und die Bremsanlage wieder für den Betrieb mit Druckluft (statt Vakuum) hergerichtet werden. Auch die Lackierung wurde – noch von der RhB – wieder in unser bekanntes Grün / Beige verändert.

Nach der vorangegangenen Genehmigung durch die Aufsichtsbehörden konnte die D4 noch am 25. Februar 2025 wieder in Betrieb genommen werden. Ganz bewusst haben wir die Maschine zunächst nur vereinzelt im Rangierdienst oder für Bauzüge eingesetzt – denn die erste Personenzugfahrt sollte selbstverständlich mit Ihnen, den IBS-Mitgliedern stattfinden! Am Freitag, 16. Mai 2025 war es nun so weit: Im Rahmen einer exklusiven Sonderfahrt für Mitglieder haben wir die Lok feierlich wieder in Betrieb genommen! Rund 75 (!) begeisterte Eisenbahner und Freunde der Brohltalbahn fanden sich am Nachmittag am Schmalspurbahnhof in Brohl ein, um dem besonderen Anlass beizuwohnen.

„Wir sind heute wirklich stolz, mit der Diesellok D4 die Originallok des „Vulkan-Expreß“ wieder im Fuhrpark zu haben – und dies in einem weit besseren Zustand, als sie hier jemals im Einsatz war! Den Schweizer Kollegen der RhB ist daher ausdrücklich für die gute Pflege während ihres 36-jährigen (Chur-)Aufenthalts zu danken! Neben der Dampflok 11^{sm} und dem in Aufarbeitung befindlichen Triebwagen VT30 ist der „Vulkan-Expreß“ damit um eine weitere attraktive Lokomotive reicher“, so unser Vorsitzender Stephan Pauly in seiner Festansprache.

Nach einem Sektempfang setzte sich der aus Lok D4, dem VB50 und dem Cabriowagen 458 gebildete Sonderzug als „Vulkan-Expreß Classic“ in der Zusammenstellung von 1985 in Richtung Engeln in Bewegung. Begleitet wurde die Festgesellschaft von einem Fernsehteam des SWR, das bereits die Ankunft der Lok und ihre Aufarbeitung regelmäßig dokumentiert hat. Während der Fahrt konnte das Team um Rosetta Reina viele begeisterte Gesichter und O-Töne einfangen, um diese bei bestem Wetter stattfindende Fahrt ins rechte Licht zu rücken. Am 19. Mai 2025 mündeten diese Aufnahmen schließlich in einem über dreiminütigen Beitrag für die SWR-Landesschau Rheinland-Pfalz – eine bessere Werbung gibt es kaum!

▲ *Ein Fernsehteam des SWR um Redakteurin Rosetta Reina begleitete die erste Fahrt der „D4“, woraus ein etwa dreiminütiger Beitrag für die „Landesschau“ entstand.*
Foto: Albert Lehmann

▲ *Wilfried Thelen gab am 16. Mai 2025 um 16:21 Uhr den Abfahrauftrag zur ersten offiziellen Personenzugfahrt mit der neuen alten Diesellok D4.* *Foto: Volkhard Stern*

▲ *Beinahe wie im Jahr 1985 überquerte der aus VB 50 und dem Cabriowagen 458 gebildete Zug den Tönissteiner Viadukt.* *Foto: Albert Lehmann*

▲ *Auf der Steilstrecke oberhalb von Fußhölle strebt der Sonderzug den Eifelhöhen entgegen.* *Foto: Albert Lehmann*

▲ *Gegen 19:20 Uhr traf der Sonderzug nach einer würdigen Inbetriebnahmefahrt wieder in Brohl ein.* *Foto: Albert Lehmann*

Die Lok zeigte sich während der Fahrt von ihrer besten Seite – völlig ruckelfrei genoss die Festgesellschaft eine wunderbare Fahrt in der Nachmittagssonne! Einzig die Klangfarbe des Horns war für den einen oder anderen noch ungewohnt. In Oberzissen wurden die Gäste von einem reichhaltigen Buffet überrascht, das von unserem Geschäftspartner Pierre Setzepfand in die Waggons gereicht wurde. Die Steilstrecke wurde so zu einem gelungenen Augen- und Gaumenschmaus!

In Engeln angekommen, scharten sich die Teilnehmer begeistert um die neue alte Lok, unzählige Fotos entstanden. Im schönsten Abendlicht wurde die Rückfahrt nach Brohl genossen, wo die Lok direkt noch die Zuggarnitur für den Folgetag zusammenstellte. Am Sonntag (18. Mai) war die D 4 dann bereits vor dem planmäßigen „Vulkan-Expreß“ zu bewundern.

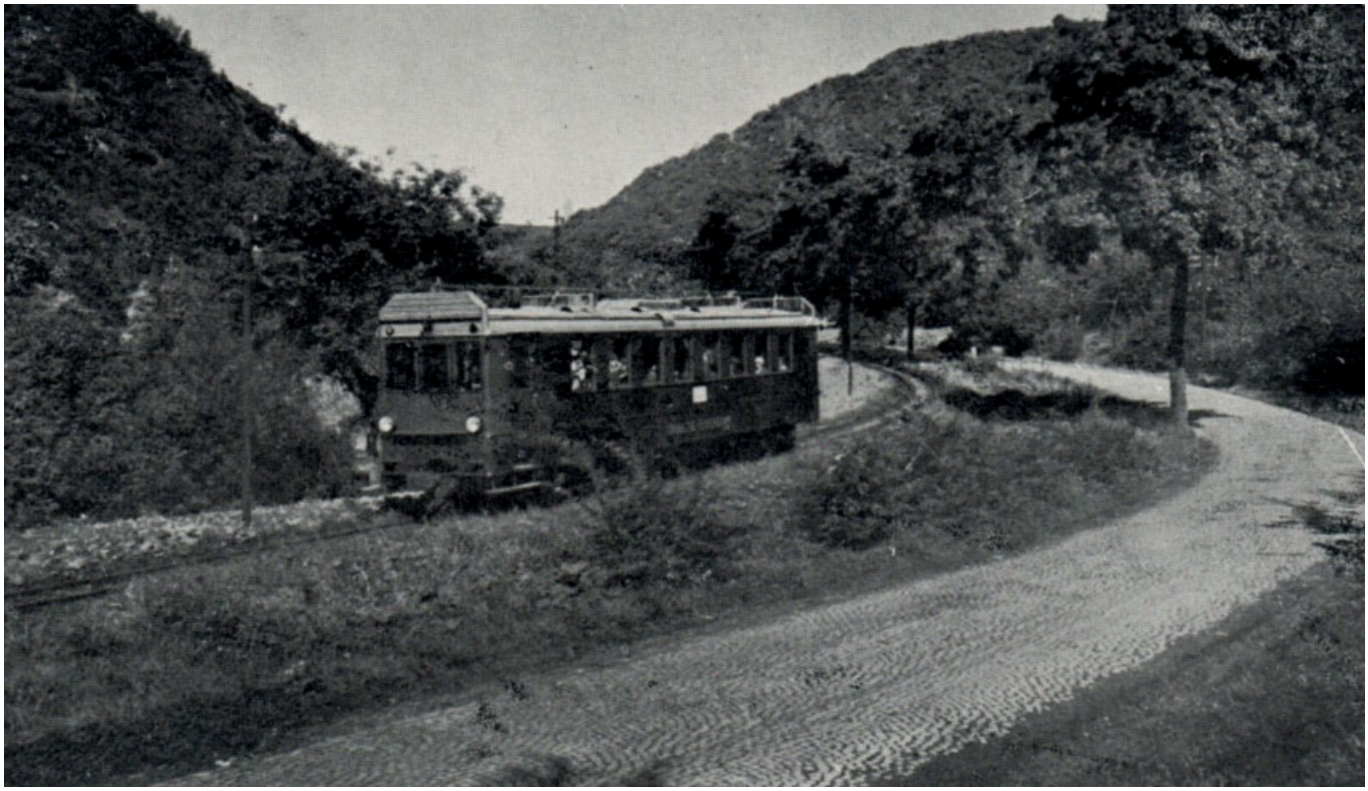
Lok nun im planmäßigen Einsatz

Ab sofort ist die D 4 regelmäßig erlebbar. Zwar wird der Lokomotiveinsatz stets anhand der Buchungslage und der Zahl der erforderlichen Waggons entschieden, an Tagen mit mittlerer Zuglänge ist die Wahrscheinlichkeit jedoch hoch, die Lok im Einsatz anzutreffen. Auch für die exklusiven Abendfahrten wird die Lok im Rahmen des „Classic“-Angebots eingeplant.

Michael Hergarten

▼ *Den SWR-Beitrag finden Sie online in der Mediathek des SWR unter Landesschau Rheinland-Pfalz vom 19. Mai 2025.*

Triebwagen schreibt Nahverkehrsgeschichte – VT50/VB50 wird 100 Jahre alt



▲ *Mit dem Triebwagen VT 50 begann bei der Brohltal-Eisenbahn ab 1925 eine neue Ära in der Personenbeförderung. Die Aufnahme von 1926 zeigt das Fahrzeug bei km 1,2 km unteren Brohltal.* *Foto:IBS-Archiv*

Zu einer Zeit, als sich der ganz überwiegende Teil des Eisenbahnverkehrs in Deutschland fest in der Hand von Dampflokomotiven befand, beschaffte die Brohltal-Eisenbahn AG (BEG) im Jahr 1925 einen geradezu revolutionären Benzol-Triebwagen zur rationelleren Abwicklung des Personenverkehrs zwischen Brohl und Kempenich. 2025 jährt sich die Inbetriebnahme dieses Fahrzeugs, das die Anbindung des Brohltals an die „weite Welt" nachhaltig verändern sollte, zum 100. Mal.

Seit der Inbetriebnahme der meterspurigen Brohltalbahn in den Jahren 1901 (Brohl – Engeln) bzw. 1902 (Verlängerung bis Kempenich) wurde der Personenverkehr in gemischten Zügen abgewickelt, d. h. Güter- und Personenwaggons wurden gemeinsam befördert. Die langsame Fahrgeschwindigkeit führte in Kombination mit den häufigen Rangiermanövern in fast jedem der angefahrenen Bahnhöfe zu für die Bevölkerung unerträglich langen Reisezeiten von über zwei Stunden. Schon 1911 hatten Brenker Volksschüler zum Anlass des 10-jährigen Jubiläums der Brohltalbahn daher das Aufsatzthema „Von der Misere der Brohlthalbahn" zu bearbeiten…

Triebwagen revolutioniert Personenverkehr

Im Winter 1924 bestellte die BEG bei den Deutschen Werken Kiel (DWK) den noch heute (als Waggon) vorhandenen Triebwagen VT 50. Das mit einem 150 PS starken Mercedes-Motor ausgestattete Fahrzeug beeindruckte die am 05. Juni 1925 in Brohl versammelte Festgesellschaft mit einer für Schmalspurbahnen außergewöhnlich großen Länge von 18 Metern und einer erzielbaren Höchstgeschwindigkeit von sagenhaften 35 km/h.

Am gleichen Tag nahm die Brohltalbahn den fahrplanmäßigen Betrieb mit dem neuen Triebwagen auf, der mit einer elektrischen Beleuchtung, Innenwänden aus poliertem Holz und gedämmten Außenwänden auch in Sachen Reisekomfort neue Maßstäbe setzte – wenn auch die Sitze weiterhin aus Holzlatten bestanden. Die Reisezeit auf der 23 km langen Strecke bis Kempenich konnte auf 70 Minuten reduziert werden, was mitunter einer Halbierung gleichkam.

Was den Reisenden kürzere Fahrzeiten bescherte, senkte zugleich auch den betrieblichen Aufwand: Mit nur einem Fahrzeug war es der BEG nun möglich, den Fahrplan gegenüber dem vorherigen Dampfbetrieb auszuweiten und bis zu fünf Triebwagenfahrten pro Richtung anzubieten. Zusätzliche Haltepunkte in Burgbrohl West und Niederzissen West verkürzten zugleich

die Fußwege der Reisenden. Der Triebwageneinsatz kann also ohne Übertreibung als Revolution im Personenverkehr der BEG bezeichnet werden!

Experiment Holzgasantrieb

Angetrieben wurde der Triebwagen zu Beginn mit Benzol, wobei von einem Verbrauch von 100 Litern pro 100 km berichtet wird. Um die hohen Kosten des Brennstoffs zu senken, baute die BEG das Fahrzeug 1932 zusammen mit der Firma Imbert-Gas aus Köln als erstes Eisenbahnfahrzeug in Europa auf einen Holzgasantrieb um. Dieser neuartige Antrieb bewährte sich nach anfänglichen Schwierigkeiten sehr gut und führte zu Einsparungen beim Brennstoff von 75 %. Entsprechend groß war das Interesse der Fachwelt im In- und Ausland. Vorträge auf Fachtagungen und Beiträge in der zeitgenössischen Wochenschau unterstrichen die Pionierleistungen der BEG.

Allerdings führte der neue Antrieb auch zu einem schnelleren Verschleiß von Generatorteilen und zu häufigen Brüchen an Kurbelwellen oder Pleuelstangen. 1935 entschloss sich die BEG daher zum Kauf zweier gebrauchter Benzol-Triebwagen der Köln-Bonner Eisenbahnen. Nach anfänglichen Überlegungen, auch diese mit einem Holzgasantrieb auszustatten, entschied man sich schließlich, die Triebwagen schrittweise auf einen modernen Dieselantrieb umzubauen. In der Folge wurde die Antriebsanlage des VT 50 1937 ausgebaut und das Fahrzeug fortan als Beiwagen VB 50 eingesetzt.

▲ *1977 hob die BEG den Vulkan-Expreß aus der Taufe. Zum Einsatz kamen der frühere Triebwagen VB 50 und die Diesellok D 4. Hier ist der Zug im Mai 1977 auf dem Tönissteiner Viadukt zu sehen.* *Foto: Rüdiger Balhar*

Keimzelle des Vulkan-Expreß

Nachdem die BEG den Personenverkehr ab dem 01. Oktober 1961 auf bahneigene Omnibusse verlagert hatte, blieb der VB 50 als einziger Personenwagen bei der Brohltalbahn erhalten. Das Fahrzeug wurde für die jährliche Bereisung durch die Eisenbahnaufsicht sowie für gelegentliche Sonderzüge eingesetzt, fristete ansonsten aber ein Schattendasein.

Wachgeküsst wurde der VB 50 im Jahr 1977, als die BEG mit der Diesellokomotive D 4 und eben jenem VB 50 den Vulkan-Expreß als touristischen Ausflugszug aus der Taufe hob. Bis zur Inbetriebnahme des offenen Cabriowagens 458 im Jahr 1985 und dem Zukauf weiterer Personenwagen nach Gründung der IBS 1987 blieb das Fahrzeug der einzige Personenwagen des neuen „Expresszuges“. Im Jahr 2001 hat die IBS den Waggon in einer Fachwerkstatt in Pilsen (Tschechien) umfangreich aufarbeiten lassen, so dass er bis heute bei besonderen Anlässen wie Hochzeiten oder Eventfahrten eingesetzt werden kann. Seit dem 16. Mai 2025 verkehrt er – wie schon 1977 – wieder vereint mit der im Herbst 2023 nach 36 Jahren aus der Schweiz zurückgekehrten Diesellok D 4 als Vulkan-Expreß Classic auf den Brohltaler Meterspurgleisen.

Michael Hergarten

Schon jetzt vormerken:
Am Freitag, 17. Oktober 2025 möchten wir den 100. Geburtstag des Fahrzeugs mit einer besonderen Aktion feiern.

Nähere Infos folgen!

(Vom 5 Juni 1925)

171 Brohl—Kempenich (Brohltal-Eisenbahn-Ges.)

T 1	T 3		T 5	W 7	T 9a	T 9	T 11	km			T 2	T 4	T 6		T 8		T 10	T 10a
7·30	10·30	...	1·20	3·0	F 4·30	W 5·25	7 45	0,0	Ab	Brohl (B. E.) Pers. Bf 173	7· 0	10· 0	11·56	...	4·25	...	W7 0	F7 0
7·38	10·38	...	1·28	3·10	4·38	5·33	7 53	3,3		Schweppenburg	6·53	9·53	11·49	...	4·18	...	6 53	6 53
7·41	10·41	...	1·31	3·15	4·41	5·36	7 56	4,2		Bad Tönnisstein	6·50	9·50	11·46	...	4·15	...	6 50	6 50
7·45	10·45	...	1·35	3·21	4·45	5·41	8 0	5,5		Burgbrohl	6·46	9·46	11·42	...	4·11	...	6 46	6 46
7·50	10·50	...	1·40	3·30	4·49	5·46	8 5	7,4		Weiler (B. E.)	6·41	9·41	11·36	...	4· 6	...	6 41	6 41
7·57	10·57	...	1·47	3·42	4·56	5·54	8 12	10,2		Niederzissen	6·34	9·34	11·29	...	3·59	W 10	6 34	6 34
8· 2	11· 1	...	1·52	3·55	5· 0	W 5·58	8 17	12,0		Oberzissen	6·29	9·29	11·24	...	3·54	6 24	W6 29	6 29
8·18	...	...	2· 8	4·21	5·16	...	8 33	15,8		Brenk	6·13	9·13	...	...	3·38	6 3	...	6 13
8·26	...	...	2·16	4·33	5·24	...	8 41	17,5		Engeln	6· 5	9· 5	...	...	3·30	5·49	...	6 5
8·33	...	...	2·23	4·46	5·31	...	8 48	20,3		Weibern Pers. Bf	5 58	8·58	...	...	3·23	5·35	...	5·58
8·40	...	...	2·30	4·55	F 5·38	...	8 55	23,8	An	Kempenich 210 M Ab	5 50	8·50	...	...	3·15	5 25	...	F 5·50

▲ *Der Triebwageneinsatz ermöglichte es der BEG ab 1925, mit nur einem einzigen Fahrzeug einen wesentlich attraktiveren Fahrplan bei zugleich deutlich reduzierter Reisezeit anzubieten.* *Foto: IBS-Archiv*

Werkstattbericht

Diesellok D1

Im Diesellokschuppen wird die Hauptuntersuchung der Lok D1 fortgeführt. Zuletzt konnten die Hall'schen Kurbeln wieder mit den Achsen verheiratet, die Lokomotive eingeachst und die Kuppelstangen montiert werden. Die beiden Turbolader des Deutz-Motors sind aus der Aufarbeitung zurück und werden in den nächsten Tagen wieder montiert. Als nächstem Schritt zur Beendigung der HU stehen aktuell weitere Abdichtarbeiten am Motor an.

Dampflok 11^{sm}

Anfang April konnte ein neuer Rohrsatz in den Kessel der 11^{sm} eingebaut werden. Dabei wurde der Kessel umfangreich von einem Sachverständigen im Rahmen einer Kesseluntersuchung geprüft und einer damit verbundenen Wasserdruckprobe unterzogen. Ferner wurden einige Optimierungen am Aschkasten zur Verbesserung der Luftführung vorgenommen und ein neuer Feuerschirm in der Feuerbüchse gegossen.

Eine Durchsicht am Triebwerk resultierte im Neuanfertigen einiger verschlissener Rotguss-Lager. Freunden der Lokomotive dürfte außerdem die neue Dreiklang-Pfeife auffallen.

Anschließend wurde die Mallet wieder komplettiert und war Mitte Mai für Probefahrten auf der Strecke. Ein Höhepunkt war die Lastprobefahrt vor einem Regelzug und der Lok D4 bis Oberzissen am 18. Mai 2025. Der Aufnahme des Planverkehrs stand somit nichts mehr im Wege.

VT 30

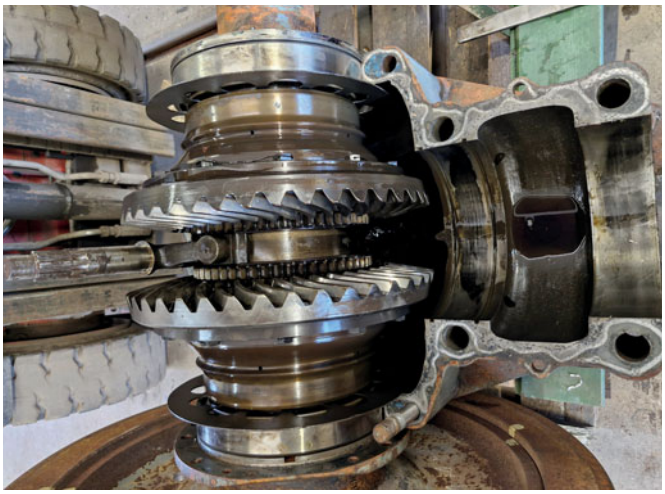
Aktuell geht es aus zeitlichen Gründen mit dem Reinigen des Unterbodens nur langsam weiter.

In den letzten Monaten befanden sich die vier Getriebe des Fahrzeugs zur geplante Befundung bei der Firma Reuschling in Hattingen. Ohne eine Befundung durchgeführt zu haben, bot man uns an, die Getriebe zu einem Preis von 200.000 € pro Getriebe (!) aufzuarbeiten. Da dieser Preis völlig inakzeptabel war, entschied der Vorstand im Mai, die Getriebe zurück nach Brohl zu überführen und nach anderen Lösungen zu suchen. Hoffnung machten hier u. a. Hinweise darauf, dass der verwendete Getriebetyp auch bei drei Fahrzeugbaureihen der Deutschen Bundesbahn eingebaut worden ist und somit womöglich gebrauchte Exemplare auf dem Gebrauchtmarkt zu bekommen sein könnten.

Anfang Juni öffneten unsere Werkstattmitarbeiter dann das erste der vier Getriebe. Daraus ergab sich - für alle durchaus überraschend - ein sehr guter Zustand der Getriebe, der eine Weiternutzung recht problemlos erscheinen lässt! Sollte sich dies auch bei den übrigen Getrieben so fortsetzen, sind wir wieder einen bedeutenden Schritt vorangekommen!

▲ *Die Hauptuntersuchung der Diesellok D1 geht voran: Inzwischen steht die Lok wieder auf ihren Rädern und auch die Stangen sind bereits wieder montiert.* *Foto: Stefan Raab*

▲ *Im Vorspann vor der D4 zieht die 11^{sm} am 18. Mai im Rahmen einer Lastprobefahrt den Regelzug bis nach Oberzissen.* *Foto: Rafael Wunderwald*



▲ *Die Befundung des ersten Getriebes des VT 30 ergab einen guten Zustand, der Hoffnung auf eine problemlose weitere Nutzung macht.* *Foto: Andreas Thiel*

Skl (Klv 53) „Hansemann“

Unser Infrastruktur-Allzweckwerkzeug: Der Skl hat jetzt auch eine Spritzeinrichtung für die chemische Vegetationskontrolle erhalten. Nunmehr sind wir hierzu weniger auf Fremdfirmen angewiesen.

Wagen 26

Der Wagen 26 hat aktuell eine HU erhalten. Die Drehgestelle und der Aufbau wurde entsprechend befundet und kleinere Arbeiten wie das Erneuern der Bühnenbretter erledigt.

Wagen 32

Der nächste Schritt ist das Anbringen der Fensterrahmen.

Wagen 124 („Elefantenwagen“)

Die Arbeiten am Wagen 124 konzentrierten sich zunächst auf die Reparatur der Dachkonstruktion. Vor allem an den Außenkanten waren einige Spriegel auszubessern und verschlissene Bretter auszutauschen.

Nach eingehender Befundung entschied sich das Projekt-Team für den Austausch der stark korrodierten Pufferbohlen. Diese wurden neu aus massiven U-Profilen hergestellt und die Nietlöcher Mitte Mai gebohrt. Ebenfalls müssen die U-Profile des Wagenkastens im nächsten Arbeitsschritt weitgehend ersetzt werden.

Wagen 269

Mitarbeiter der Werkstatt vernieteten die ersten Beschlagteile des Wagens 269. Hierfür müssen die Niete weißglühend erhitzt und dann zügig mit dem Druckluft-Niethammer verstemmt werden – eine Arbeit, die viel Geschick bedarf. Im nächsten Schritt werden die vorbereiteten Rahmenteile entsprechend in Rheinbrohl am Fahrzeug angenietet.

Diesellok 295 096-2 (V 90)

Zum 23. Mai 2025 haben wir der Diesellok eine neue Hauptuntersuchung bescheinigt. Eine gute Leistung, wenn man bedenkt, dass wir in Koblenz eine Halle angemietet haben, um die Lok hochzuheben und die Drehgestelle aufzuarbeiten. Nach dem Einbau der Drehgestelle wurde die Lok dann nach Neuwied überführt und dort mit den weiteren Arbeiten begonnen und bis zum 22. Mai 2025 beendet. Am gleichen Tag hat die Lok eine Probefahrt von Neuwied nach Brohl durchgeführt. Die Lok geht jetzt anschließend in die Vermietung.

Radlader

Unser Zettelmeyer-Radlader hat ein frisches Farbkleid erhalten. Dabei wurde auch die Beleuchtung erneuert.

Außenreinigung

Ende April hatten wir die Gelegenheit, unseren Personenwagenbestand intensiv zu reinigen. Wagen für Wagen wurde von einer Reinigungsfirma innen grundgereinigt. Parallel dazu erfolgte durch uns eine umfangreiche Außenreinigung der Fahrzeuge, so dass diese nun wieder in gutem optischen Zustand unterwegs sind.

Andreas Thiel & Rafael Wunderwald

▲ *Der Skl wurde mit Einrichtungen zur chemischen Vegetationspflege ausgerüstet, so dass wir nun unabhängiger von Fremdfirmen sind.* *Foto: Stefan Raab*

▲ *Wagen 26 hat im Rahmen der durchgeführten Hauptuntersuchung neue Bodenbretter auf den Bühnen erhalten.*

Foto: Stefan Raab

▲ *Am Wagen 124 sind umfangreiche Arbeiten am Dach durchgeführt worden. Toni Hagenkötter freut sich über die Fortschritte bei der Instandsetzung..* *Foto: Rafael Wunderwald*

Das besondere Bild: Dampflok 3^G

▲ *Dampflok 3^G beim Wiedereingleisen nach einer Entgleisung im Winter 1940 im Umladebahnhof Brohl.*
Foto: Sammlung Friedrich Heck bzw. Stephan Pauly

Unter dieser Rubrik veröffentlichen wir regelmäßig bislang unveröffentlichte oder zumindest wenig bekannte Aufnahmen von Fahrzeugen, Liegenschaften und Bahnhöfen oder Zügen in der wunderschönen Landschaft des Brohltals.

Erneut stellt uns unser Vorsitzender, Stephan Pauly, ein Foto aus seiner Sammlung vor.

Selten sind sie, Bilder der bei der Brohltal-Eisenbahn zwischen 1923 und 1937 bzw. 1957 in Betrieb befindlichen Schlepptenderlokomotiven 3^G und 4^G mit der Achsfolge 1'C. Kaum eine Publikation über die Brohltalbahn enthält Bilder aus betrieblichen Situationen der beiden Nassdampf-Maschinen, die über verschlungene Pfade ihren Weg zur Brohltalbahn fanden. Zumeist sind beide Loks, wie auf den Fotos von Hermann Maey aus dem Jahr 1934 zu sehen, im Umladebahnhof in Brohl abgelichtet worden. Während Aufnahmen „unserer" 3^G noch seltener zu finden sind, können im Internet unter www.kerkerbachbahn.de/fahrzeuge-der-kb/lok-4-2/ wahre Fotoschätze und sogar Farbaufnahmen der 4^G entdeckt werden!

Zunächst jedoch sei auf die richtige Schreibweise der Lokomotivnummern verwiesen, die in nahezu allen Veröffentlichungen über die Brohltalbahn stets falsch verwendet und die Zahlen-Buchstabenfolge in unrichtiger Reihenfolge wiedergegeben werden. Die Maschinen waren 1923 nicht als „G 3" oder „G 4" in den Fahrzeuglisten der noch jungen und gerade teilkommunalisierten Brohltal-Eisenbahn AG (BEG) eingetragen worden, sondern, ganz dem noch immer gültigen WEG-Schema verpflichtet, als 3^G und 4^G. Erst wurde die arabische Zahl genannt und dann folgte, wie bei den übrigen Dampflokomotiven des Adhäsionsabschnitts Brohl – Oberzissen auch, die Bezeichnung 10^{sm}, 11^{sm} und 12^{sm} und damit erst anschließend der hochgestellte kleine Gattungsbuchstabe. In gleicher Weise waren auch die sog. „Z-Lokomotiven", die zwischen Oberzissen und Kempenich fahrenden Zahnraddampfloks, gekennzeichnet; zunächst die Ordnungszahl und dann folgte der hochgestellte kleinere Buchstabe „Z". Dieses Nummernschema wurde erst 1930 mit der Indienststellung des schweren und bulligen E-Kupplers von Krauss in München, der Lok (römisch) I durchbrochen und anschließend sukzessive aufgegeben.

Das Nummernschema gemäß den damals noch üblichen Vorgaben der Westdeutschen-Eisenbahngesellschaft

(WEG) wurde interessanterweise beibehalten, obgleich bereits 1921 die Zeit der WEG als Eigentümerin und Betreiberin der Brohltal-Eisenbahn nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und noch vor dem Höhepunkt der mit einer Hyperinflation einhergehenden Wirtschaftskrise des Jahres 1923 im Deutschen Reich unweigerlich zu Ende gegangen war.

Im Jahr 1896 war die „Brohlthal-Eisenbahn-Gesellschaft“ als 100 %ige Tochter der WEG gegründet worden, die sich im Jahr 1921 vollständig von allen Unternehmensanteilen der BEG trennte. Als neue Hauptaktionäre übernahmen die Landkreise Ahrweiler, Mayen und Adenau mit gemeinsam 55 % der Unternehmenswerte Verantwortung für das ins Schlingern geratene Eisenbahn-Unternehmen, während die Industriebetriebe und einige vermögende Privatpersonen im Brohltal sich zur Sicherung und Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs im Brohltal weitere Unternehmensanteile in Höhe von insgesamt 45 % untereinander aufteilten.

Im Zuge der Umstellung und der Einführung der Rentenmark am 15. November 1923 wurde der neu formierten Brohltal-Eisenbahngesellschaft ein Investitionszuschuss von 1 Mio. Goldmark seitens der Reichsregierung in Berlin gewährt. Zuvor war das Aktienkapital der BEG auf 740.000 Goldmark festgelegt worden.

Damit war es dem Unternehmen, seit dem 01. April 1921 mit Sitz in Brohl, möglich geworden, neben der Sanierung des völlig maroden Oberbaus zusätzlich auf dem Fahrzeugmarkt die beiden im Jahr 1914 bei der Münchner Maschinenbaufirma Krauss entstandenen Schlepptenderlokomotiven, zu erwerben. Diese waren, wie auch einige der von der BEG erworbenen Güterwagen 401 bis 411, ursprünglich als eine Exportlieferung zur königlich-siamesischen Staatsbahn im heutigen Thailand vorgesehen. Durch den Ausbruch und die am 01. August 1914 beginnenden Wirren des Ersten Weltkrieges konnten jedoch weder die vierachsigen Güterwagen noch die beiden Lokomotiven bestimmungsgemäß abgeliefert werden, so dass sie im Deutschen Kaiserreich verblieben.

Bis heute konnte nicht geklärt werden, wo die Güterwaggons und die Lokomotiven 3^G und 4^G von 1914 bis 1923 vorgehalten bzw. aufbewahrt wurden. Durch den reichsseitigen Zuschuss zur Sanierung und zum Erhalt der Brohltalbahn waren 1923 die notwendigen Finanzmittel vorhanden, die Loks zur Unterstützung und Auffrischung des Lokomotivparks zu erwerben. Ob die auf einem Werksfoto von Krauss zu erkennenden und exotisch wirkenden Accessoires, wie Cow-Catcher, Lamellen-Verkleidung der Fenster am Führerhaus u. a. erst in Brohl beseitigt wurden oder schon zu einem früheren Zeitpunkt, lässt sich ebenfalls nicht mehr abschließend klären.

Beide Loks erfreuten sich aufgrund der durch die vergleichsweise geringen Kesselabmessungen bedingten schwachen Leistungsfähigkeit keiner großen Beliebtheit bei den Personalen. Zum Zeitpunkt der Betriebsführung der Kerkerbachbahn durch die BEG im Jahr 1937 wurde die 4^G konsequenterweise an die Kerkerbachbahn an der Lahn veräußert, wo sie noch bis 1958 im Einsatz war. Ihre Schwestermaschine 3^G fiel den monatlichen Werkstattaufzeichnungen der BEG in Brohl zufolge, nach nur sehr wenigen Einsätzen im Jahr 1957, noch im Frühjahr/Sommer 1957 dem Schneidbrenner zum Opfer. Lediglich der Schlepptender „überlebte“ und wurde noch bis in die 1970er Jahre als rollender Behälter für den Spritz- und Unkrautvernichtungszug verwendet.

Das hier vorgelegte und ursprünglich aus der „Sammlung Friedrich Heck“ stammende Foto zeigt die Lok 3^G im kalten und schneereichen Winter 1940, als sie nach einer Entgleisung im Umladebahnhof Brohl im Gleisbereich vor dem früheren Lokschuppen wieder eingegleist wird.

Stephan Pauly

BOB-Wagen mit Tischkarten ausgestattet

Schon länger in Planung, konnte ab April die Montage der Tischkarten in den ehemaligen BOB-Wagen beginnen. Sämtliche Tische werden dazu mit einer Grafikoberfläche neu gestaltet, über die unsere Fahrgäste den Fahrtverlauf mitverfolgen können. Für die rechte und linke Fahrzeugseite sind jeweils eigene Grafiken erstellt worden, so dass die Leserichtung immer auch zum Fahrtverlauf passt. Über QR-Codes können die Gäste zudem weitere Infos auf unserer Internetseite, wie z. B. Wander- oder Ausflugsvorschläge aufrufen.

Bei der Fertigstellung der Wagen 32 und 34 sind entsprechende Karten auch darin vorgesehen.

Michael Hergarten

▲ *In den BOB-Wagen konnten neue Tischkarten installiert werden, so dass unsere Fahrgäste die Fahrt nun besser mitverfolgen können.*
Foto: Tobias Baaden

Gleisbaustelle pünktlich fertiggestellt

Die in Heft 1/2025 beschriebene Erneuerung des Oberbaus auf der Steilstrecke konnte Mitte April pünktlich abgeschlossen werden. Somit konnte der „Vulkan-Expreß“ planmäßig in die Saison starten.

Nach dem Abbau der alten Gleise wurde zunächst das Schotterbett erneuert. Im Anschluss konnten die bereits neben der Strecke gelagerten neuen Gleisjoche (vgl. letzte Ausgabe) per Bagger aufgelegt, gerichtet und im Anschluss verschweißt werden. Beim Ausbringen der Joche im Bereich Oberzissen konnte auch die Diesellok D4 eingesetzt werden.

Mit der Wiederherstellung der durchgängigen Befahrbarkeit wurden ab dem 18. März 2025 große Mengen Schotter per Bahn von einem Zwischenlager am Bahnhof Engeln in den Neubauabschnitt verbracht.

Hierzu wurde auch der im letzten Heft erwähnte Normalspurschotterwagen auf Rollböcken eingesetzt. Mit dem Einsatz der bereits mehrfach im Brohltal gastierenden Gleisstopfmaschine der Fa. Erfurter Gleisbau GmbH wurde das Gleis im Anschluss in Form gebracht.

Bereits am 08. März 2025 wurden an der Brücke über die DB-Strecke in Brohl die Zwangsschienen fertiggestellt. Aufgrund der besonderen Einbausituation in einem engen Bogen auf der Brücke war dies sehr zeitaufwendig.

Frank Muth

◄ *Am 11. März 2025 begann der Einbau der neuen Gleise im Bereich der Steilstrecke. Da im Bereich der Ortslage Oberzissen im Vorfeld keine Gleisjoche neben der Strecke abgelegt werden konnten, brachte Diesellok D4 diese vom Bahnhof her zur Baustelle, wo sie per Bagger abgeladen wurden. Die Strecke verlängerte sich so wieder Joch für Joch.*
Foto: Albert Lehmann

► *Die Baustelle in Oberzissen aus der Vogelperspektive: Im Hintergrund erkennt man das vorbereitete Schotterbett, im Vordergrund wurden die Gleisjoche abgeladen.* *Foto: Albert Lehmann*

◀ *Die abgelegten Gleisjoche wurden mit Laschen verbunden.*
Foto: Albert Lehmann

▶ *Derweil wurde weiter oben noch die Trasse für die Aufnahme des neuen Gleisschotters vorbereitet. Mit Baggern und Radladern wurde das Altmaterial entfernt. Im Hintergrund wurde bereits neuer Schotter abgeladen.*
Foto: Albert Lehmann

◀ *Mit diesem Gerät konnte der Schotter gleichmäßig verteilt werden. Links der Trasse lagen hier bereits die neuen Gleisjoche zum Einbau bereit.*
Foto: Albert Lehmann

► *Am oberen Ende der Baustelle sind die Gleise auch bereits verlegt worden und wurden nun verschweißt.*
Foto: Albert Lehmann

◄ *Die Schweißstellen mussten im Anschluss entsprechend geschliffen werden, damit Räder und Spurkränze problemlos darüber rollen können.*
Foto: Albert Lehmann

► *Am 18. März 2025 begann von Engeln her das Einschottern der neuen Gleise per Bahn. Mit einem zum Schotterwagen umgebauten ehemaligen Phonolithwagen sowie drei auf Rollwagen bzw. Rollböcken beförderten Normalspurwagen wurde der Schotter zielgenau ins Gleisbett eingebracht.* *Foto: Albert Lehmann*

◄ *Vor der Kulisse der Burg Olbrück werden die Gleise talabwärts fahrend eingeschottert. Foto: Albert Lehmann*

► *Ab dem 26. März 2025 wurde das Gleis mit Hilfe einer Stopfmaschine der Erfurter Gleisbau GmbH gerichtet und gestopft. Foto: Rüdiger Balhar*

◄ *Am 06. April 2025 präsentiert sich das Gleis am Beginn der Steilstrecke in Oberzissen in bestem Zustand.*
Foto: Tobias Baaden

Ausblick aufs Jubiläumsjahr 2026

▲ *Im Jubiläumsjahr 2026 stehen wieder mehrere große Veranstaltungen an, die unsere Gäste begeistern werden – wie hier beim Bahnfest 2021.* *Foto: Ulrich Clees*

Im kommenden Jahr 2026 wird unsere Brohltalbahn stolze 125 Jahre alt. Dass wir dieses Jubiläum feiern werden können, erschien sicherlich nicht in allen Phasen der reichhaltigen Bahngeschichte im Brohltal selbstverständlich. Umso mehr freuen wir uns als IBS, für das Festjahr einen ganzen Reigen an Festveranstaltungen ankündigen zu können:

1. Am eigentlichen „Geburtstag“ der Brohltalbahn, am 14. Januar 2026 wird es einen festlichen Sonderzug für Ehrengäste geben.
2. An Fronleichnam (04.-07. Juni 2026) werden wir ein Festwochenende veranstalten, das sich in erster Linie an Eisenbahnfreunde richtet und womöglich zu einem Oldtimer-Festival auf Schiene, Straße und auf dem Wasser ausgebaut wird. Auch eine große Fahrzeugparade in den Brohler Rheinanlagen ist geplant. Erste Kontakte hierzu sind geknüpft.
3. Am ersten Oktober-Wochenende (03./04. Oktober 2026) ist schließlich die große Festveranstaltung für und mit der Bevölkerung des Brohltals geplant. Wer sich noch an das herausragende Jubiläum zum 100. Bestehen im Jahr 2001 erinnert, hat in etwa vor Augen, was das Brohltal an diesen Tagen erleben soll: Ein großes Volksfest mit und um die Bahn mit spannenden Veranstaltungen an möglichst allen Stationen. Gemeinsam mit der Bevölkerung wollen wir die Brohltalbahn und die Region feiern!

Zum Gelingen dieses sicherlich einmaligen Festjahres haben wir bereits wieder vielfältige Ideen entwickelt, die zahlreiche Besucher aus Nah und Fern anlocken werden! Selbstverständlich gehört dazu auch wieder ein dichter Zugfahrplan mit verschiedenen Zuggarnituren. Neben unseren eigenen Fahrzeugen ist auch wieder der Einsatz interessanter Gastfahrzeuge befreundeter Bahnen vorgesehen. Auch eine historische Buslinie in Erinnerung an die früheren bahneigenen Busse sowie zur Erschließung von Orten und touristischen Highlights abseits der Schiene ist wieder fest eingeplant. Fahrzeugausstellungen und Modelleisenbahnen werden das bahnseitige Programm abrunden.

Ein solch rundes Jubiläumsfest kann natürlich nur gelingen, wenn die Region an einem Strang zieht und sich den Besuchern als attraktives Ausflugsziel und lebendiger Landstrich präsentiert. Hierzu werden wir die Gemeinden und örtlichen Vereine einbeziehen, um gemeinsam wieder ein attraktives Programm zu entwickeln.

Die Vorbereitungen sind naturgemäß sehr umfangreich. Daher rufen wir alle Interessierten auf, unseren Festausschuss zu erweitern und mit der Organisation von Teilprogrammen zu unterstützen. Der Festausschuss trifft sich etwa alle vier Wochen donnerstags in zweiwöchigem Versatz zur Vorstandssitzung. Wer bei den Planungen unterstützen möchte, ist herzlich eingeladen, sich unter buero@brohltalbahn.de an uns zu wenden!

Schon im Voraus herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Michael Hergarten

Drei neue Rangierbegleiter und Bremsprobeberechtigte zertifiziert

▲ *Im März konnten wir drei weitere Vereinsmitglieder erfolgreich für bahnbetriebliche Aufgaben ausbilden. Künftig sind sie ehrenamtlich u.a. im „Vulkan-Expreß" tätig. Die Ausbilder Thomas Lingen (links) und Martin Bickenbach (rechts) gratulieren den neuen Rangierbegleitern Marc Gottwald, Norbert Korf und Rafael Wunderwald (v.l.n.r.).* *Foto: Andreas Thiel*

Nach einer intensiven Ausbildungsphase haben drei weitere Vereinsmitglieder ihre Prüfung zum Rangierbegleiter und Bremsprobeberechtigten erfolgreich bestanden. Der anspruchsvolle Lehrgang vermittelte ihnen umfassende theoretische und praktische Kenntnisse rund um den Eisenbahnbetrieb allgemein wie auch im Brohltal im Speziellen.

Während der Ausbildung standen Themen wie Signalkunde, das Rangieren von Eisenbahnfahrzeugen sowie das Bilden und Vorbereiten von Zügen im Mittelpunkt. Darüber hinaus beschäftigten sich die Teilnehmer mit den technischen und physikalischen Grundlagen von Bremssystemen und erlernten die essenziellen Regeln zur Überprüfung von Bremsen an Eisenbahnfahrzeugen.

Mit ihrem erfolgreichen Abschluss leisten die drei Absolventen nun einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Brohltalbahn, denn nur gut ausgebildetes und qualifiziertes Personal darf Aufgaben im Bahnbetrieb übernehmen. Ihr neuer Tätigkeitsbereich umfasst unter anderem das sichere Rangieren von Wagen und Lokomotiven sowie die korrekte Durchführung von Bremsproben – entscheidende Aufgaben für einen reibungslosen wie sicheren Eisenbahnverkehr auf der steilen Strecke durchs Brohltal.

Doch damit nicht genug: Alle Teilnehmer haben sich entschlossen, direkt im Anschluss an den absolvierten Lehrgang eine weitere Ausbildung zum Zugführer in Angriff zu nehmen. Ende März ging es schon los. Und das darf nicht vergessen werden: Alles in der Freizeit und ehrenamtlich.

Der Vorstand der IBS, die Geschäftsführung der Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH sowie die Ausbilder Martin Bickenbach und Thomas Lingen gratulieren den drei Absolventen Marc Gottwald, Norbert Korf und Rafael Wunderwald sehr herzlich zu ihrem Erfolg und wünschen ihnen viel Freude und Erfolg in ihrer neuen Funktion. Die frisch zertifizierten Rangierbegleiter und Bremsprobeberechtigten dürfen zu Recht stolz auf ihre bestandene Prüfung zurückblicken.

Wir bilden unsere Mitglieder regelmäßig für verschiedene Funktionen im Eisenbahnbetrieb professionell aus um stetig Nachwuchs für unseren touristischen „Vulkan-Expreß" zu fördern. Wer Interesse an einer entsprechenden Ausbildung hat, kann sich unter willkommen@brohltalbahn.de an mich wenden.

Thomas Lingen

Einfahrsignal Brohl in Betrieb

Mit Datum vom 18. April 2025 ist das in Heft 2/2024 bereits vorgestellte Einfahrsignal im Bahnhof Brohl BE offiziell in Betrieb genommen worden. Zuvor ist im Bremswegabstand die Vorsignaltafel wieder aufgestellt und der Verschluss der Weichen eingebaut worden.

Die Stelleinrichtung für das Signal ist in einer neu aufgestellten Blechbude auf Höhe der doppelten Kreuzungsweiche untergebracht. Ein Schlüsselwerk verhindert künftig, dass bei Hp2-Stellung des Signals die Einfahrweichen im Bahnhof umgestellt werden können. Das Signal wiederum lässt sich erst in Fahrtstellung bringen, wenn alle Weichenschlüssel der in Zugfahrstraßen gelegenen Weichen 4, 5, 6 und 7 (DKW) in das Schlüsselwerk eingesteckt sind.

Somit ist eine gegenseitige Abhängigkeit gegeben und insofern ein höheres Sicherheitsniveau erreicht, da im Bahnhof nicht mehr rangiert werden kann, wenn ein Zug auf der Strecke ist und das Signal bereits Hp2 für dessen Rückkehr zeigt. Vor einer notwendigen Rangierbewegung ist entsprechend zunächst das Signal auf Halt zu stellen.

In der Stellbude wurde zudem ein originales Ersatzschlüsselbrett angebracht und mit den verplombten Ersatzschlüsseln des Schlüsselwerks versehen.

Zur Inbetriebnahme des Signals wurden die Trapeztafel und die Rangierhalttafel abgebaut. Die Trapeztafel wurde durch das Einfahrsignal ersetzt, die Rangierhalttafel wird nicht mehr benötigt, da das neue Einfahrsignal am historischen Standort und damit direkt an der doppelten Kreuzungsweiche steht.

Tobias Baaden

▲ *Diese Aufnahme zeigt die Stelleinrichtung des Signals in der Blechbude auf Höhe der doppelten Kreuzungsweiche. Rechts an der Wand befindet sich das Schlüsselwerk für die gegenseitige Abhängigkeit von Weichen und Signal.* *Foto: Tobias Baaden*

▲ *Am 29. März 2025 ist mit Hilfe des Skl im Bereich des Dicktbergs die Vorsignaltafel für das Einfahrsignal Brohl BE wieder aufgestellt worden.* *Foto: Tobias Baaden*

▲ *Der Skl ist soeben signalgesichert auf Gleis 4 eingefahren. Das Signal inkl. Beleuchtung ist seit dem 18. April 2025 in Betrieb.* *Foto: Tobias Baaden*

Bericht des Schatzmeisters

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

Marcel Haase, Bonn

Horst Schimmelpfennig, Boppard

Monika Lampert, Boppard

Rainer Seifert, Bonn

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

Spendenaktion VT 30: Folgender Betrag ist bis zum 30. April 2025 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

291.678 €

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 30. April 2025:

Ulf Ernst Neelsen, Bad Neuenahr

Bernd Hasbach, Neuwied

Michael Wildt, Münster

Ursula Breuer, Burgbrohl

Knut Cramer, Recklinghausen

Jürgen Cadenbach, Mönchengladbach

Hans-Peter Müller, Neuwied

Wolfgang Bauchhenß, Trier

Norbert Diederichs, Niederzissen

Regelmäßig mit einem festen Spendenbetrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen

Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)

Rolf Toonen, Bonn

Vielen Dank!

Tobias Baaden

Bahnhofsvorplatz Brohl

Wenig Fortschritt ist vom Brohler Bahnhofsvorplatz zu melden. Nachdem der ursprüngliche Zeitplan vorsah, dass der Vorplatz bis zum Saisonbeginn fertig sein würde, kam Ende März die unerfreuliche Nachricht, dass die Baustelle bis Ende Juli 2025 verlängert werden müsse. Über die Gründe dafür ist uns nichts bekannt, der tatsächliche Baufortschritt vor Ort ist aber nach wie vor als überschaubar zu beschreiben.

Für unsere Gäste hat dieser Zustand die unangenehme Begleiterscheinung, dass sowohl beim Umsteigen von Regionalbahn oder Linienbus als auch beim Zugang vom Pkw-Parkplatz längere Fußwege erforderlich sind. Besonders kritisch wird dies beim Empfang von Gruppen mit Reisebussen, deren Fahrgäste in aller Regel älteren Semesters sind.

Da die Zuführungswege entlang der Baustelle an manchen Tagen sehr unwegsam sind, mussten wir schon etliche Reisebusse zum Haltepunkt Schweppenburg umleiten.

Michael Hergarten

▲ *Wenig Fortschritt ist mit Stand 08. Juni 2025 beim Umbau des Brohler Bahnhofsvorplatz zu melden. Foto: Tobias Baaden*

Solarpark an der Steilstrecke geplant

Durch Presseberichte wurden wir im Frühjahr 2025 auf den beabsichtigten Bau einer Freiflächensolaranlage im Bereich unserer Steilstrecke zwischen Oberzissen und Brenk aufmerksam. Laut uns vorliegenden Informationen ist eine Anlage mit ca. 20.000 Modulen und einer Ausdehnung auf 9,1 ha (mit Erweiterungsoption um weitere 10 ha) landwirtschaftlich genutzter Flächen geplant. Die Leistung soll 7,5 MW betragen.

Die im Rahmen des Klimaschutzes notwendige Umstellung der Energieversorgung auf regenerative Energien ist gesellschaftlich grundsätzlich weitestgehend akzeptiert. Bei der konkreten Umsetzung und eigenen Betroffenheiten kippt die Stimmung aber schnell zuungunsten von Windenergie- oder Solaranlagen. So ist aus touristischer Sicht auch die hier geplante Anlage sicherlich nicht unerheblich, verändert sie den Charakter der bislang sehr naturnah wirkenden Landschaft im Bereich der Steilstrecke mit direktem Blick aus dem Zug zur Burg Olbrück doch deutlich.

Unseren Recherchen zufolge sind diese Aspekte bislang leider nicht in die planungsrelevanten Unterlagen eingegangen, vielmehr noch, unsere Betriebs-GmbH ist bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Zuge der Erstellung der landesplanerischen Stellungnahme sogar schlicht vergessen worden. Es ist ernüchternd, erkennen zu müssen, dass der Tourismus im Allgemeinen und unser „Vulkan-Expreß“ im Speziellen im Brohltal bei derartigen Abwägungen noch immer <vergessen> wird…

Nun ist unsere Absicht an dieser Stelle jedoch keineswegs eine vollständige Verhinderung der Anlage, denn an der Notwendigkeit alternativer Energieerzeugung hegen wir keine Zweifel. In unseren bei den noch anstehenden Beteiligungsverfahren im Rahmen der Bebauungsplanung abzugebenden Stellungnahmen werden wir daher den Fokus auf das „Wie“ legen und auf eine möglichst landschaftsbildschonende Umsetzung Wert legen. Dies kann z. B. über ausreichende Abstände von der Gleisachse, Begrünungen oder auch durch die Verwendung grüner (statt blauer) Solarmodule erfolgen. Sichergestellt werden muss selbstverständlich, dass unsere Lokführer nicht von Blendeffekten sicherheitsrelevant betroffen sind, schließlich sind wir hier auf der Steilstrecke mit einem Gefälle von 1:20 unterwegs. Die Begrenzung des Solarparks auf die südöstlich der Gleise gelegenen und damit topografisch niedriger gelegenen Flächen wäre aus unserer Sicht natürlich die bestmögliche Lösung.

▲ *Unterhalb des Quackenforstes plant der Investor Papst Solar aktuell eine etwa 9 ha große Freiflächensolaranlage. Das Landschaftserlebnis wird sich für unsere Fahrgäste an dieser Stelle daher deutlich verändern. Foto: Albert Lehmann, Visualisierung: Michael Hergarten*

Um die Dimensionen und die optische Wirkung der Anlage besser einschätzen zu können, haben wir – mit, zugegeben, einfachen Mitteln – die obenstehende Fotomontage erstellt. Die Module sollen gemäß den vorliegenden Unterlagen südexponiert bei etwa 15 Grad Neigung installiert werden. Zwischen den einzelnen Reihen sind Abstände von drei bis fünf Metern vorgesehen, wobei die Oberkante der Module 2,7 m über dem Boden aufragt.

Für das Landschaftsbild ist die geplante Anlage – gerade für unsere ca. 60.000 Fahrgäste pro Jahr – ein wirklich ärgerlicher Eingriff, der ausgerechnet in einem Bereich eintritt, der aktuell noch als größere zusammenhängende Natur- bzw. Kulturlandschaft besticht. Wenn allerdings jedes Projekt als Ganzes nach dem St.-Florians-Prinzip verhindert wird, ist die Energiewende in weiter Ferne. Das kann auch nicht unser aller Ziel sein. Insofern hoffen wir, einen guten Kompromiss für Alle finden zu können.

Michael Hergarten