

Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort / Termine	2	Weiche 5 im Bahnhof Brohl erneuert	16
60 Jahre Diesellokomotiven D1 und D2	3	Stellungnahme zu Solarpark abgegeben	17
Vegetationspflege	10	Werkstattbericht	18
Bahnhofsvorplatz bald in neuem Glanz	11	Bericht des Schatzmeisters	19
Aluzug nach zwei Jahren wieder gestartet	12	After Work Steam & Mondschein	20
Saisoneneröffnung Geysir	12	Dampf auf der Steilstrecke am 04./05. Oktober	20
„Treffpunkt“ Bahnübergang	13		

Grüßwort

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

bereits deutlich in der zweiten Jahreshälfte angekommen, darf ich Sie heute auf weitere Aktivitäten unseres rührigen Vereins für den Spätsommer und den Herbst 2025 hinweisen: Neben der turnusmäßigen Jahreshauptversammlung mit Vorstandswahlen am 13. September in Brohl, werden wir wieder interessante Fahrten mit verschiedensten Zugkompositionen anbieten.

Nicht nur für Weinliebhaber und Eisenbahnfans, sondern für alle Interessierten bieten wir am Wochenende 04./05. Oktober anlässlich des Weinfestes in Oberzissen ein ganz besonderes eisenbahntechnisches Erlebnis: Eine Fahrt mit unserer Dampflokomotive 11sm auf der Steilstrecke von Oberzissen nach Brenk und Engeln! Das wird ein ganz besonderer Augen- und Ohrenschmaus für jeden Eisenbahn-Connaissanceur, den Sie sich in Verbindung mit einem guten Tropfen und guter Laune beim Weinfest in Oberzissen keinesfalls entgehen lassen sollten! Die An- und Abreise mit unseren Zügen ist erwünscht; nähere Informationen folgen auf Seite 20.

Unserem hundertjährigen Jubilar VB 50 schenken wir im Rahmen einer Sonderzugfahrt am 17. Oktober 2025 besondere Aufmerksamkeit. Denn nach der sehr erfolgreichen und auch von den Medien mit großer Aufmerksamkeit begleiteten ersten Fahrt unseres „Vulkan-Express Classic“ am vergangenen 16. Mai, ganz so, wie er tatsächlich nur in der Saison 1985 unterwegs war, wollen wir nun mit dieser Fahrt den 100. Geburtstag des ehemaligen VT 50 und heutigen VB 50 gebührend feiern. Bitte beachten Sie bzgl. des Ablaufs dazu die in dieser Ausgabe unserer Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn“ gesondert beigelegte Einladung.

Wer von Ihnen, liebe Leser und Leserinnen, es dagegen spannend und vielleicht auch Krimis im Stile Agatha-Christies mag, der sollte sich unbedingt die Abendfahrt „Mord im Vulkan-Express“ am 25. Oktober vormerken - am zweiten Adventswochenende sogar mit Mehrzugbetrieb! Zwar ermittelt hier nicht Hercule Poirot in einem zwischen Istanbul und Calais fahrenden Zug, aber die Ermittlungen zwischen Brohl und Engeln sind gewiss nicht weniger aufregend...

Wie in jedem Jahr beenden wir unsere Saison im Oktober zünftig und deftig mit einer Schlachtfestfahrt durchs Brohltal, dieses Mal am 26. Oktober und wer dann von Ihnen noch Lust auf „Mehr“ hat, der sollte sich unbedingt die von Jahr zu Jahr beliebteren Nikolausfahrten ab dem Ersten Advent vormerken! Die Reservierungen laufen bereits und versäumen Sie auf keinen Fall, rechtzeitig zu buchen! Denn der Nikolaus hat viele, viele kleine und große Fans im Brohltal!

Erneut danke ich den Autoren um das Redaktionsteam von Michael Hergarten für die Erstellung dieser neuen und aktuellen Ausgabe sehr herzlich und wünsche Ihnen allen viel Vergnügen beim Lesen der neuesten Informationen rund um unsere 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 4/2025: 15. November 2025

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

Titelbild: Am 02. August 2025 besuchte uns der AKE-Rheingold, geführt von 103 245. Die aus Köln angereisten Gäste genossen nach dem Umstieg eine Dampf-Sonderfahrt mit unserer Malletlok 11sm bis nach Oberzissen und zurück.
Foto: Jonas Markus Hotze

Sonderfahrten / Termine

27. September: Abendfahrt „Wine & Dine“

04. / 05. Oktober: Steilstreckendampf mit Lok 11sm
anlässlich des Weinfestes in Oberzissen

17. Oktober: Sonderfahrt anlässlich „100 Jahre VB 50“

25. Oktober: Abendfahrt „Mord im Vulkan-Express“

26. Oktober: Schlachtfestfahrt

ab 29. November: Nikolausfahrten
an den Adventswochenenden

30. November: Weihnachtsgans-Essen

26. Dezember: Weihnachtsfahrt

31. Dezember: Silvesterfahrt

60 Jahre Diesellokomotiven D1 und D2

Traktionswechsel bedeutete das Aus der Dampflokomotiven im Brohltal



▲ Die asymmetrisch versetzt angebrachten Normalspurpuffer der Dieselloks D1 bis D3 ermöglichen es, auch Normalspurwagen auf dem Dreischienengleis des Umladebahnhofes sowie auf der Hafenbahn zu befördern. Diese Aufnahme zeigt die D1 im Jahr 1965 beim Rangieren auf dem früheren Bahnübergang der B412 in Brohl. Foto: IBS-Archiv

Als Ende Oktober 1965 die ersten beiden Diesellokomotiven D1 und D2 des bedeutenden und traditionsreichen Lokomotivherstellers Orenstein & Koppel, kurz „O&K“, im Umladebahnhof in Brohl eintrafen, ahnte keiner der Beteiligten, dass sich der Traktions- und Strukturwechsel von dampfbetriebenen Lokomotiven hin zu Diesellokomotiven bei der Brohltal-Eisenbahn Gesellschaft (BEG) innerhalb kürzester Zeit, in weniger als acht Wochen vollständig und erfolgreich vollziehen würde.

Das am 01. April 1876 von Benno Orenstein und Arthur Koppel in Berlin-Schlachtensee zunächst in Form einer oHG gegründete und 1897 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Unternehmen „Orenstein und Koppel“ hatte nach jahrzehntelangem Bau tausender Dampflokomotiven auch tiefgreifende Erfahrungen bei der Herstellung dieselmotivisch und

dieselhydraulisch angetriebener Lokomotiven gewinnen können.

Die Überlegungen zur Entwicklung und zum Bau von Diesellokomotiven gründeten sich auf unterschiedliche Motivationen: Zum einen war der Leistungsgrad von Dampflokomotiven in Bezug auf die eingesetzte und in der Kohle gespeicherten potenziellen Energie vergleichsweise gering. Der zunächst hohe Wärmeenergieanteil bei der Verfeuerung von Kohle zur Erzeugung von Dampf verliert bei der Umwandlung in mechanische Arbeit (kinetische Energie) enorm an Effizienz. Nur ein geringer Teil der im Brennstoff (Kohle) gespeicherten Energie kann tatsächlich bei der Kraftübertragung für den Antrieb genutzt werden.

Umstritten sind unter Fahrzeughistorikern bis heute die tatsächlichen Effizienzwerte von Dampflokomotiven. Selbst unter günstigsten Umständen

zur Vermeidung des Verlustes von Wärme durch Abgase und Abstrahlung, zum Beispiel durch konstruktive Maßnahmen beim Kesselbau, wie der Dämmung der Langkessel, der Nutzung der doppelten Dampfdehnung durch den Bau von Verbunddampfmaschinen oder der Vorwärmung des Speisewassers, geht der größte Teil der Energie dennoch als Wärme verloren. Die Berechnung des Effizienzgrades ergab – je nach Lehre der jeweiligen Konstruktors- und Ingenieursschule – Werte zwischen 10% und maximal 20%. Der Rest der Energie verpuffte ungenutzt als Wärme, Rauchgas oder überschüssig ungenutztem Abdampf.

Ein weiterer wesentlicher Nachteil des Dampfbetriebes im Vergleich zur Wartung und Pflege von Diesel- und Elektrolokomotiven bestand bis zur Ablösung der Dampfloks in den enorm aufwendig zu betreibenden Behandlungs- und Versorgungsanlagen.



▲ Aus ungewöhnlicher Perspektive sind 1987 zwei der O&K-Loks hier beim Umfahren des Phonolithzuges im Bahnhof Brenk zu sehen.

Foto: IBS-Archiv

Aufgrund der auf den Dampfloks zu transportierenden Wasser- und Kohlenvorräte ergaben sich je nach Bauart durchaus sehr begrenzte Reichweiten, die selbst für Schlepptender-Dampflokomotiven nicht unendlich ausgedehnt werden konnten.

So nahm ab der Mitte des 19. Jahrhunderts mit dem stetig anwachsenden Eisenbahnnetz auch die Anzahl der Behandlungsanlagen für Dampflokomotiven – der sog. „Bahnbetriebswerke“ (Bw) – weiter zu. Dampflokomotiven mussten regelmäßig bekohlt, entschlackt, von Flugasche befreit, geölt, besandet, ausgewaschen und auf ihre Fahrwerks- sowie Kessel-tauglichkeit geprüft werden. Das zog neben einem sehr erheblichen Personalaufwand auch umfangreiche technische Lösungsvoraussetzungen in Form von entsprechenden Anlagen nach sich. Allein die hierzu erforderlichen Gleise, Gebäude (wie Lokschuppen), Drehscheiben, Verschiebebühnen, Werkstätten etc. waren enorm raumgreifend und brachten nicht selten einen großen Flächenverbrauch mit sich.

Dazu kam die Versorgung der Bw mit der für den Betrieb der Dampflokomotiven zwingend erforderlichen Energiequelle: der Steinkohle. Das Deutsche Reich verfügte seit Beginn und mit der fortschreitenden Industrialisierung ab der Mitte des 19. Jh. über vier ertragreiche Steinkohlenreviere: das Ruhrgebiet, das Aachener Revier, die Kohlengruben Schlesiens und die Kohle aus dem saarländischen Bergbau. Aus diesen Regionen musste die Kohle auf alle (!) deutschen Bahnbetriebswerke ver- und zugeteilt werden – bis in die entlegenen Gebiete Deutschlands. An der Kohlendistribution waren vereinzelt auch kleinere Bergbaugebiete wie die in Sachsen gelegenen Zwickauer, Lugau-Oelsnitzer und Döhlener Reviere beteiligt.

Auch die Wasserversorgung der Dampflokomotiven war eine stete Herausforderung und enorm aufwendig. Nicht überall war Wasser in ausreichender Menge vorhanden oder der natürliche Gefälledruck war oft nicht hoch genug, um die Wasserversorgung ausreichend zu gewährleisten. Dutzende immer noch existierende

Wassertürme, wie der südlich des Bahnhofs Sinzig gelegene, zeugen noch heute von den enormen hoch- und tiefbaulichen Anstrengungen, die hiermit verbundenen Erfordernisse zur Sicherstellung eines reibungslosen Bahnbetriebs zu gewährleisten.

Alle logistischen, technischen und energetischen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Dampflokomotiven waren so enorm groß und personalaufwendig, dass sich bereits mit Gründung der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG) im Zusammenschluss aller Länderbahnverwaltungen am 01. April 1920 neben den bereits etablierten elektrischen Antriebsformen zunehmend auch die Frage der Verwendung von Explosions- und Dieselmotoren zum Antrieb von Eisenbahnfahrzeugen stellte. Mit der Beauftragung und dem Bau der heute noch existierenden und dem Deutschen Museum gehörenden Diesellok V 140 001 wurde im Jahr 1924 das Zeitalter dieselhydraulischer Lokomotiven endgültig eingeläutet.

Auf den Erfahrungen des Betriebs dieser Maschine aufbauend, gab die

Deutsche Wehrmacht Ende der 1930er Jahre die Entwicklung zweier dieselhydraulischer Loktypen für den Rangierbetrieb in Auftrag, die in die Herstellung der Baureihen V20 (spätere Baureihe 270) und V36 (Baureihe 236) mündeten. Beide Maschinentypen dienten zunächst vorrangig der feuerlosen (!) Bedienung von Waffen- und Munitionsdepots, die ab 1936/37 vermehrt zur Vorbereitung des vom Naziregime Hitlerdeutschlands von langer Hand geplanten verbrecherischen Angriffskriegs angelegt wurden.

Nicht zuletzt trug auch die Besetzung jeder Dampflokomotive mit stets zwei Personal zu den hohen Personalkosten und damit zur Unwirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs „unter Dampf“ bei: Lokführer und Heizer (sowie deren Bereitschaftsvertretungen und „Springer“) mussten entsprechend eingeplant und entlohnt werden.

Von nahezu allen hier beschrieben infrastrukturellen Voraussetzungen und Problemen war auch die private Brohltalbahn, deren Eigentümer und Betriebsleitung betroffen. Die seit Gründung der Brohltalbahn sowie der planmäßigen Betriebsaufnahme am

14. Januar 1901 eingesetzten Dampflokomotiven mussten ebenfalls stetig mit Wasser und Kohle versorgt werden. Die werkstattseitige Pflege und Wartung der auf den Zahnradabschnitten zwischen Oberzissen und Brenk sowie zwischen Brenk und Engeln eingesetzten Zahnrad-Dampflokomotiven 1^z bis 5^z war wegen der in ihnen verbauten Zahnradantriebe besonders aufwendig.

Dazu kam, dass auch im Verlauf der Bahnstrecke im Brohltal in regelmäßigen Abständen Wasserversorgungsstellen eingerichtet werden mussten: Im Bereich des (alten) Dampflokschuppens in Brohl wurde um die Jahrhundertwende direkt an den Lokschuppen angrenzend ein Wasserturm errichtet. Ein Wasserkran befand sich ebenso dort, wie auch im Bahnhof Brohl B.E., wo vor einigen Jahren an historischer Stelle der heutige Wasserkran wieder neu installiert wurde. Dieser speist sich nach Reparatur und Neueinrichtung der Wasserdruck-Fallleitung aus dem bereits seit Beginn des Bahnbetriebs genutzten Wasserhochbehälter oberhalb des Bahnhofs in Brohl.

Weitere Wasserkräne entstanden entlang der Brohltalbahn zumeist dort, wo

Güter- und Personenzüge planmäßig endeten und/oder ein längerer Rangier- oder Wendeaufenthalt vorgesehen war; so in den Bahnhöfen Weiler B.E., Oberzissen, Brenk und Kempenich. In Brenk wurde ein Wasserhochbehälter mit einem ausziehbaren Rohr errichtet, der nach der energieaufwendigen Fahrt der Loks in der Steilstrecke für eine Ergänzung der verbrauchten Wasservorräte sorgte. Nicht zuletzt konnte so aber auch die ab 1909 an den WEG-Geschäftsbereich „Steinbrüche“ abgegebene und von da an in Brenk rangierende Zahnradlok 4^z dort mit dem erforderlichen Wasser versorgt werden.

Einen weiteren kleinen Wasserhoch- und Sammelbehälter betrieb die BEG in Hanglage unweit des Bahnhofs Oberzissen. Die Ergänzung der Kohlenvorräte fand nach der endgültigen Aufgabe des Zahnradbetriebes im Jahr 1935 ausschließlich im an den Umladebahnhof angrenzenden Lokschuppen in Brohl statt. Hierzu standen ein stationärer Bockkran, ein Kohlenbansen sowie Gruben zum Ausschlacken der Lokomotiven zur Verfügung.

Nicht zuletzt waren neben dem teils sehr hohen Alter der Loks – die



▲ Im Bereich des Haltepunkts Schweppenburg-Heilbrunnen rollt eine Doppeltraktion am 01. Mai 1990 mit einem zeitgenössisch bunt gemischten "Vulkan-Expreß" talwärts. Man beachte die seinerzeit noch völlig andere Führung der Brohltalstraße. Foto: Volkhard Stern

Mallet-Lokomotive 11sm hatte 1965 beinahe schon stolze 60 Betriebsjahre auf dem Buckel – auch die täglich sehr hohen Laufleistungen und die damit zugleich verbundene hohe technische Beanspruchung an die zwischen Brohl und Kempenich zum Einsatz kommenden Lokomotiven sowie der enorme Personalaufwand für den damals vom Verwaltungsrat der BEG gerade erst neu bestellten Direktor Johannes Annen ausschlaggebend, ab 1962 den Traktionswechsel von Dampf zu Diesel durch entsprechende Planungen einzuläuten und zu forcieren.

Hintergrund hierfür wiederum war ein von der BEG in Auftrag gegebenes und am 01. Juni 1962 vorgelegtes Gutachten, das zur Aufgabe hatte, die erneut eingetretene wirtschaftliche Schieflage des Unternehmens zu beleuchten und geeignete Wege zur ökonomischen Konsolidierung des Unternehmens aufzuzeigen.

Damals wurde gutachterlich erneut eine Stilllegung des gesamten Eisenbahnbetriebs als ein Lösungsansatz von

mehreren in Erwägung gezogen. Gegen diese Variante wandten sich neben den Arbeitnehmervertretern auch die in der Gesellschafterversammlung der BEG vertretenen Unternehmer und Miteigentümer, da die bei Speditionen und Fuhrunternehmen damals vorhandenen LKW-Kapazitäten sowie die seinerzeit verfügbaren Fahrzeuggrößen bei weitem nicht ausgereicht hätten, insbesondere die Produkte der Grundstoffindustrie in den erforderlichen Massen nach Brohl an den Rheinhafen oder den dortigen Güter- und Umladebahnhof zu transportieren. Namentlich seien bei den noch in nennenswerten Mengen anfallenden Gütern der 1960er Jahre vor allem Grubenholz von Kempenich, Phonolith von Brenk (in abnehmender Menge), Tuffstein von Weibern und Basaltschotter von Oberzissen, große Mengen Lavalith von den Güterbahnhöfen Weiler B.E. und Schweppenburg, Schamottesteine von Weiler sowie Kohlensäure aus Burgbrohl genannt.

Nicht zu unterschätzen waren aber auch die Güterlieferungen ins Tal

selbst. So wurde die Landwirtschaft des Tales mittels der Eisenbahn im Brohltal über Jahrzehnte im großen Stil mit Kunstdünger versorgt. Zudem wurden an den Bahnhof Weiler B.E. regelmäßig erhebliche Mengen an Braunkohlenbriketts geliefert, die von der dortigen Brohltal AG zum Brennen der aus dem Ton des Herchenbergs gewonnenen Schamottesteine gebraucht wurden.

Diesen Transporten und eine (bis 1970) stetig wachsende Umschlags-Tonnage im Hafenbahnhof stand die völlige Stilllegung der Eisenbahn im Brohltal diametral entgegen. Vor diesem Hintergrund mussten die betrieblichen Aufwendungen reduziert werden und was lag zu Beginn der 1960er Jahre näher, als sich der zunehmenden Modernisierung der Traktionsmittel zu öffnen.

So hatte die Deutsche Bundesbahn bereits zu Beginn der 1950er Jahre mit den Baureihen V80 und V200 erfolgreich begonnen, auf wichtigen Strecken im Personennah- und Fernverkehr alte, betagte, sehr unterhaltungsaufwendige



▲ Im Hafen wurde die steinerne Fracht entladen. Die Züge fuhren dazu mit den Loks voran bis in das Gefälle zum Kai. Dort wurden die Loks abgekuppelt, in das Stumpfgleis 2 (hier ganz links im Bild) gefahren und die Waggons anschließend mittels Schwerkraft in die Gleise 3 und 4 (die beiden rechten Gleise) rollen gelassen. Nach dem Wiederankuppeln der Loks wurden die Wagen die Steigung wieder hinaufgezogen und anschließend auf das Sturzbunkergleis gedrückt, um dort über den Bunkern entladen zu werden. So wurde vermieden, die Züge bereits ab dem Umladebahnhof in den Hafen schieben zu müssen. Die Loks D2 und D3 sind hier am 08. März 1988 bei der Abholung eines normalspurigen Schüttgutwagens zu sehen.

Foto: Volkhard Stern



▲ Die Entladung des Phonolithzuges auf der Sturzbunkerbrücke ist auf diesem Foto 31. Oktober 1988 erkennbar. Bis 1994 wurden die Züge auf diese Weise über dem Trockenbunker entladen. Das Material gelangte von dort per Kran Schaufel für Schaufel auf Bahn und Schiff.

Foto: Volkhard Stern

Baureihen aus der Länderbahnzeit, also Maschinen mit Baujahren aus der Zeit vor und kurz nach dem Ersten Weltkrieg, zu ersetzen. Diese Erfolgsserie wurde mit der serienmäßigen Beschaffung großer Stückzahlen der Baureihe V 60 und zu Beginn der 1960er Jahre mit der Baureihe V100 in beiden Leistungsstufen (spätere Baureihen 211 und 212) fortgesetzt.

Die deutsche Lokomotiv- und Fahrzeugindustrie bot zu diesem Zeitpunkt darüber hinaus einen umfangreichen Strauß an auf die speziellen Belange von Gruben-, Hütten-, Werks- und Privatbahnen ausgerichteten Typen- und Bauformenprogramm für Diesellokomotiven an.

Diesem Umstand und dieser Angebotsvielfalt begann sich ab 1963 auch die Geschäftsführung der BEG unter Direktor Annen sowie die Betriebsleitung der BEG zu widmen. Zahlreiche noch im IBS-Archiv vorhandene Prospekte unterschiedlichster Herstellerfirmen zeugen noch heute davon. Bekannt sind aus Erzählungen damals aktiver Mitarbeiter des Eisenbahnbetriebs der BEG

auch zahlreiche Anekdoten, die von Dienstreisen der Geschäftsleitung mit den für den Betrieb der Eisenbahn verantwortlichen Mitarbeitern der BEG quer durch ganz Deutschland berichten und – wenn man den Erzählungen Glauben schenken darf – auf Einladung der jeweils zuständigen Vertriebsleiter sämtlicher „Lokomotiv-Schmieden“ zu opulenten, alkoholisch ausschweifenden Arbeitssessen bacchantischen Ausmaßes führten.

Scheinbar muss das gemeinsame Essen und die kulinarische Versorgung in Dortmund-Dorstfeld beim dortigen Werk des Herstellers O&K besonders gut ausgefallen sein, denn dieser erhielt Ende 1964 den Zuschlag bzw. Auftrag zum Bau und der Lieferung zweier dieselhydraulischen Diesellokomotiven des werkseigenen Typenprogramms MV 9a / MV 10. Bei der meterspurigen Variante für die Brohltalbahn erfolgte der Zusatz „S“ für die Schmalspurtype „MV 10 S“.

Bei den beiden am 26. Oktober 1965 in Brohl angelieferten O&K-Maschinen mit den Fabriknummern 26528 (D1)

und 26529 (D 2) handelt es sich um dreiachsige Rangierlokomotiven der Achsfolge C-dh mit einem Radstand von 1.950 mm und einer Länge über Puffer von 7.140 mm. Die Kraftübertragung des Motors erfolgt vom Getriebe über eine Blindwelle auf die mit Stangen verbundenen drei Achsen. Die Maschinen haben ein Gewicht von 32 Tonnen und die durch einen Abgasturbolader aufgeladenen, luftgekühlten V-12-Zylinder-Dieselmotoren erzeugen eine Motorleistung von 300 PS. Die beiden Loks erreichen jeweils eine Höchstgeschwindigkeit von 28 km/h, bringen einen beachtlichen Achsdruck von rund 10,7 Tonnen auf die Schiene und sind mit einer Vielfachsteuerung ausgerüstet, die ein Fahren zweier Loks in Doppeltraktion von einem Führerstand aus ermöglicht. Die Steilstreckentauglichkeit wird durch den Einsatz einer direkt wirkenden Druckluftbremse, einer zuschaltbaren Kraftbremse sowie der obligatorischen Handbremse erreicht.

Da der Personenverkehr auf der Schiene im Brohltal bereits zum 30. September 1961 eingestellt wurde, spielten die beiden Dieselloks und



▲ Diese interessante Aufnahme aus dem Führerstand einer der O&K-Loks zeigt deren Einsatz vor einem Rollwagenzug. Neben einigen E-Wagen, die vermutlich der Brikettlieferung nach Weiler dienten, wird auch ein Kesselwagen mit Kohlensäure der Fa. Agefko/Burgbrohl befördert.
Foto: IBS-Archiv

deren vergleichsweise niedrige Höchstgeschwindigkeit für den regulären und fahrplanmäßigen Schienennahverkehr keine Rolle mehr. In Folge des sich weiter verschlechternden Zustandes des Gleiskörpers, wurde als Konsequenz die in der Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) damals gültige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Sommer des Jahres 1967 auf 20 km/h abgesenkt; damit lag die zulässige Höchstgeschwindigkeit beider Dieselloks von dieser Zeit an bis zum heutigen Tag sogar über der erlaubten Fahrgeschwindigkeit der Strecke.

Bereits in der Ausgabe Nr. 2/2018 unserer Vereinszeitschrift wurde der Traktions- und Strukturwandel bei der BEG durch einen Bericht Dr. Rolf Löttgers' sowie des Autors dieses Berichts ausführlich geschildert.

In den lückenlos von Juni 1955 bis November 1968 monatlich geführten Werkstattberichten der BEG heißt es im Monat November 1965: „Die Dampflokomotive Nr. IV (Krauss & Co. 1927) wurde nach entsprechender Vorbereitung in der früheren Wagenwerkstätte abgestellt. Zu Beginn des Monats wur-

den die neuen Diesellokomotiven D1 und D2 abgeladen und nach Eintreffen der zuständigen Monteure der ersten Probefahrten unterzogen. Am 16. November 1965 erfolgte die Abnahme der neuen Maschinen durch den L.F.B. (Anm. des Verfassers: „LFB“ ist die Abkürzung für den bei der damaligen Deutschen Bundesbahn ansässigen „Landesbevollmächtigten für die Bahnaufsicht“). Und seit dieser Zeit stehen die D-Loks (Anm. des Verfassers: gemeint sind hier die Diesellokomotiven) im Planfahrdienst. Die Lokomotiven III und 11sm wurden nach Einsatz der neuen Dieselloks einer Kurzausbesserung unterzogen und einsatzbereit in der Lokreparaturwerkstätte auf den hierfür bestimmten Stand abgestellt.“

Nachdem ausweislich der Werkstattberichte von Juli 1965 bereits die für Schmalspurverhältnisse riesige Lok I (Krauss 1930) abgestellt worden war, leitete der Vorgang vom November 1965 nun endgültig das moderne und wirtschaftlich deutlich effizientere Zeitalter der Diesellokomotiven bei der Brohltalbahn ein. Wie bereits in dem zuvor erwähnten Artikel von 2018 beschrieben,

gab es – wenn überhaupt – einen zeitgleichen Betrieb von Diesel- und Dampflokomotiven nur während der Erprobungsphase in der ersten Monatshälfte November des Jahres 1965.

Belegt ist das Nebeneinander von Dampf und Diesel für exakt vier Tage durch den Werkstattbericht des Monats Dezember 1965. Heißt es dort: „An den Dampflokomotiven Nr. III (Jung 1951) und 11sm (Humboldt 1906) sind im Berichtsmonat keine Reparaturen angefallen. Beide Loks sind betriebsfähig abgestellt. Die Lok III ist infolge des Ausfalls der Diesellok Nr. 2 an 4 Tagen im Betriebsdienst gewesen. Gegen Monatsende wurden beide Dampfloks kurzfristig unter Dampf gesetzt, um eine Funktionsprüfung durchführen zu können. Im Diesellokbetrieb wurde zu Beginn des Monats an der D-Lok Nr. 2 durch die Firma O & K ein neues Kuppelungsteil eingebaut. Beide D-Loks liefen ohne Anstände. Die erforderlichen laufzeitgebundenen Ölwechsel und die Terminarbeiten wurden durchgeführt.“

Aufschlussreich ist auch der Auszug des Werkstattberichts zum „Lokomotivbetrieb“ des Folgemonats Januar 1966,

denn so ganz traute die Betriebsleitung der BEG der Einsatzbereitschaft und der Verfügbarkeit beider Dieselloks in den ersten Wochen des Betriebes wohl doch noch nicht: „An den Dampflokomotiven III und 11sm sind im Berichtsmonat keine Reparaturen angefallen. Beide Dampfloks wurden wegen der starken Kälte mehrmals unter Dampf gesetzt. Gleichzeitig wurden Funktionsprüfungen vorgenommen. Die Lok 11sm wurde für eine Sonderfahrt der „Eisenbahnfreunde Köln“ von Brohl bis Oberzissen eingesetzt (Anm. des Verfassers: dieser Sonderzug fuhr am 29. Januar 1966 bis Oberzissen). Der gesamte Güterverkehr wurde im Berichtsmonat von unseren Diesellokomotiven durchgeführt. Bis auf die erforderlichen laufzeitgebundenen Öl- und Bremsklotzwechsel, fielen an den beiden Diesellokomotiven keine Reparaturen an.“

Diese Zufriedenheitsbekundung des damaligen Werkstattleiters Johannes Schmitz zur Verfügbarkeit der neuen Lokomotiven durchzieht alle weiteren Werkstattberichte bis einschließlich des Einsatzes der Diesellok D3 ab dem 01. September 1967. Bemerkenswert erscheint der Hinweis auf einen Dreischichtbetrieb in der Werkstatt der

BEG, denn ab dem Berichtsmonat März 1966, in dem beide noch verbliebenen Dampfloks letztmalig gemeinsam anlässlich einer „Probeheizung“ Erwähnung finden (Lok III ein allerletztes Mal im September 1966 anlässlich einer „Kesselauswaschung“ und einer Vorbereitung zur Kesseluntersuchung durch das in Mainz ansässige Maschinenamt der DB) werden aufgrund der enormen Beanspruchung der beiden Loks alle erforderlichen Werkstättenarbeiten an den Maschinen in Nachtschichten durchgeführt; dies sowohl durch die Mitarbeiter („Monteure“) der Firma O&K als auch durch die BEG-eigenen Schlosser.

Was die beiden Lokomotiven für ein Leistungsspensum auf der bis 1974 insgesamt 23,83 Kilometer und ab dem 01. Oktober 1974 immerhin noch 17,5 Kilometer langen Strecke von Brohl nach Kempenich bzw. Engeln, in der Steilstrecke, auf der Hafenbahn sowie beim Rangieren im Umladebahnhof erbrachten, lässt der „Monatsbericht der Werkstätte für Monat Juli 1968“ erahnen. Noch nicht zwei Jahre im Betrieb dokumentiert die Werkstattleitung nüchtern: „An D-Lok 1 mußten beide Batterien nach einer Leistung von

42.330 km und 5.850 Betriebsstunden ausgewechselt werden.“

Nach nicht einmal zwei vollständigen Betriebsjahren hatte alleine die Lok D1 die Erde rechnerisch einmal vollständig umrundet – dies mit maximal 28 km/h!

Hochgerechnet haben unsere beiden kräftigen und robusten Jubilare D1 und D2 nach nunmehr 60 Jahren im Betriebsdienst über 1,1 Millionen Kilometer Laufleistung – ausschließlich auf der uns lieb gewordenen Brohltalbahn im schönen Brohltal – absolviert!

Angesichts der Tatsache, dass es sich bei den beiden Lokomotiven schon dem äußeren Erscheinungsbild nach eher um Rangier- denn um Streckendieselloks handelt, ist dies eine gigantische Arbeitsleistung, die uns den größten Respekt für diese großartige Konstruktion „Made in West-Germany“ abringt.

Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag und bei guter Pflege durch unsere Werkstattkollegen hoffen und wünschen wir uns noch viele, viele unfallfreie Einsatzjahre der beiden Loks vor den Zügen im Brohltal.

Stephan Pauly,
Vorsitzender



▲ Nach dem Verkauf der Diesellok D4 wurden die O&K-Loks regelmäßig auch vor dem Vulkan-Express eingesetzt. Hier ist eine der Maschinen am 10. April 1988 mit einem Sonderzug für den EK-Verlag oberhalb von Fußhölle zu sehen. Foto: Volkhard Stern

Bilderbogen Vegetationspflege



▲ Mittels Skl wird die Vegetationspflege stark vereinfacht. Auf dem Beiwagen 142 ist der Mähbalken / Mulcher montiert, während der Skl selbst nun eine Anlage zur chemischen Aufwuchsbekämpfung trägt. Foto: Rüdiger Balhar

Die regelmäßige Vegetationspflege entlang unserer knapp 18 km langen Strecke gehört zu den Themen, die in der öffentlichen Wahrnehmung leider schnell in Vergessenheit gerät.

Dabei steckt hier eine Menge Arbeit drin um ein sicheres Verkehren unserer Züge zu ermöglichen und insbesondere die Fahrgäste nicht durch ins Profil ragenden Bewuchs zu gefährden.

Die Pflege der in Summe rund 35 km langen „Seitenstreifen“ unserer Strecke wird durch den Skl maßgeblich erleichtert.

Neben dem Mähbalken verfügt das Fahrzeug inzwischen auch über Einrichtungen zur chemischen Aufwuchsbekämpfung.

Rüdiger Balhar war am 21. Mai 2025 dabei und hielt die von Frank Muth und Albert Lehmann durchgeführten Mäharbeiten im Bild fest.

Wer bei derartigen Arbeiten oder im Gleisbau dabei sein möchte, kann sich jederzeit an den Arbeitskreisleiter Oberbau, Frank Muth, wenden: 0157 83925990.

Michael Hergarten



▲ Mäharbeiten im Bereich der frisch sanierten Steilstrecke. Der Mähbalken ermöglicht es, mehrere Meter des Bahndamms zu pflegen. Die blauen Schläuche an der Front des Skl gehören zur neuen Spritzanlage zur chemischen Aufwuchsbekämpfung. Foto: Rüdiger Balhar



▲ Blick ins Führerhäuschen des Skl. Foto: Rüdiger Balhar



▲ Nach Abschluss der Mäharbeiten muss der Mulcher wieder sicher auf dem Beiwagen verstaut werden. Foto: Rüdiger Balhar



▲ Frank Muth und Albert Lehmann bei der Arbeit im Bereich der Steilstrecke. Foto: Rüdiger Balhar

Bahnhofsvorplatz bald in neuem Glanz

Voraussichtlich im September diesen Jahres wird die von uns sehnsüchtig erwartete Fertigstellung des Bahnhofsvorplatzes in Brohl erwartet. Schon zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Beitrages waren die Arbeiten gegenüber der Berichterstattung in Heft 2/2025 recht weit fortgeschritten.

Diese sollten ursprünglich weitgehend außerhalb der Vulkan-Expres-Saison stattfinden, mussten aber, insbesondere aufgrund des Fundes von belasteten Bodenmaterial, immer wieder verschoben werden. Für uns bedeuteten die Verzögerungen einen sehr großen Mehraufwand. So mussten z. B. alle Busunternehmer informiert werden, dass deren Gäste einen weiteren Fußmarsch zu und ab unserem Bahnhof haben, was insbesondere für unsere älteren Gäste eine durchaus größere Herausforderung war. Auch konnten die Fahrgäste nicht an anderen Bahnhöfen zu- und aussteigen, da dort keine Toiletten zur Verfügung stehen – was auch gerade bei vorgenanntem Publikum, nach der Anreise zu uns, sehr wichtig ist.

Zusammen mit der Neugestaltung des Vorplatzes wurde von uns die Neugestaltung der Auffahrrampe zu unserem Gelände beauftragt. Damit können mobilitätseingeschränkte Personen künftig bis an den Zug gebracht werden.

Nun freuen wir uns aber gemeinsam mit der Ortsgemeinde Brohl-Lützing über die absehbare Fertigstellung des neu gestalteten Bahnhofsvorplatzes, der, wie man früher oft sagte, Visitenkarte des Ortes.

Stefan Raab



▲ Ein Blick von unserem Bahnhofsaufragang auf den Vorplatz zeigt am 18. August 2025 Fortschritte bei den Baumaßnahmen. Foto: Stefan Raab

Aluzug nach zwei Jahren wieder gestartet

Wie berichtet, konnte unser Aluzug aufgrund einer abgesackten Brücke über die Emscher nach dem 23. Juni 2023 für rund zwei Jahre nicht verkehren. Die DB InfraGO AG benötigte eben diese Zeit um eine Hilfsbrücke anstelle der defekten Brücke zu installieren. Im gesamten Zeitraum konnten wir unseren über rund 18 Jahre größten Güterverkehrskunden nicht bedienen. Entsprechend große Aufgaben mussten von unserer GmbH gestemmt werden: Wagen aus laufendem Mietvertrag an Vermieter zurückgeben, Personal anpassen, neue Aufträge akquirieren usw.. Aufgaben, welche wir gottlob recht gut bewerkstelligen konnten, womit größere finanzielle Einbußen erspart blieben.

Am 01. Juli diesen Jahres konnte aber die "Stammlok" 218 396 mit über 20 Flachwagen am Haken erstmals wieder nach Voerde am Niederrhein aufbrechen. Unser Kunde Novelis hatte sich entschieden, nun mit zwei statt vormals einer Wagengarnitur zu starten. Somit können in Voerde einige Wagen bereits beladen werden, während die andere Wagengarnitur (10 bis 11 Wagen regulär) nach Koblenz zum Entladen und zurück unterwegs ist. Das spart Zeit in Voerde. Leider kam bereits mit den ersten Umläufen schnell die Erkenntnis, dass die bisherige Praxis der Ein-Tages-Umläufe für die Zukunft nicht mehr durchführbar ist. Die von der DB InfraGO vorgehaltene Infrastruktur ist dermaßen störanfällig, dass die Fahrzeiten aus früheren Jahren nicht mehr haltbar sind. So haben wir nun zumeist Zwei-Tages-Umläufe ansetzen müssen. Ein Umlauf Mitte Juli dauerte, aufgrund von wiederkehrenden Störungen in Brühl, sogar drei Tage.

Bei einer ersten "Manöverkritik" im Hause unseres Kunden Novelis in Göttingen wurde Mitte August festgehalten, dass man mit unserer Dienstleistung sehr zufrieden ist. Im nunmehr 21. Jahr der Zusammenarbeit dürfen wir uns also auf eine weiterhin lange Zusammenarbeit freuen.

Stefan Raab



▲ Seit dem 01. Juli 2025 ist unser Aluzug zwischen Spellen und Koblenz wieder mehrfach pro Woche unterwegs, wie hier am 12. August 2025 zwischen Neuss und Meerbusch-Osterath.

Foto: Rob Bemelen

Saisoneroöffnung Geysir

Jedes Jahr am letzten März-Wochenende beginnt in Andernach die Geysir-Saison. Aus diesem Anlass hatte das Team des Geysir-Zentrums am 30. März 2025 seine Geschäftspartner eingeladen, um über die kommende Saison 2025 zu informieren. Natürlich stand auch die Fahrt zum höchsten Kaltwasser-Geysir der Welt auf dem Programm.

Dort traf Frau Britta König, touristische Fachangestellte des „Vulkan-Express“, die Maskottchen der Stadt, die Andernacher Bäckerjungen. Diese stellten sich gerne für ein gemeinsames Foto zur Verfügung, als sie von Frau König erfuhren, dass der „Vulkan-Express“ im Rahmen seines Kombi-Angebotes „Bahn und Geysir“ jedes Jahr viele Gruppen nach der Fahrt mit der historischen Schmalspurbahn zum Geysir nach Andernach schickt. Beide Seiten freuten sich auf die kurz darauf begonnene Saison und eine weiterhin erfolgreiche Zusammenarbeit.

Britta König



▲ Am 30. März 2025 traf Britta König im Rahmen der Saisoneroöffnung beim Geysir die Andernacher Bäckerjungen. Foto: Britta König

„Treffpunkt“ Bahnübergang



▲ Am 16. Mai 2025 ereignete sich dieser Zusammenstoß zwischen Zug und Pkw an der Königsfelder Allee in Niederzissen infolge der Missachtung des Rotlichts seitens der Pkw-Fahrerin. Foto: Uwe Henrich

Aus gegebenem Anlass möchte ich auf die Gefahren beim Befahren der Bahnübergänge hinweisen, welche durch Unachtsamkeit oder die vorsätzliche Missachtung von Beschilderung oder technischer Sicherung unserer Bahnübergänge durch Straßenverkehrsteilnehmer immer wieder entstehen und zu schweren oder sogar tödlichen Unfällen führen.

Am 16. Mai 2025 war ich selbst im Brohltal unterwegs. Während der Fahrten von zwei Zugpaaren kam es alleine an diesem einen Tag zu einer Kollision eines Pkw mit einem Hochzeits-Sonderzug durch die Missachtung des Rotlichts am Bahnübergang km 10,695 (L 88, Königsfelder Allee, Niederzissen) bei der Bergfahrt.

Bei der Talfahrt des Sonderzuges zur Inbetriebnahme unserer D4 kam es zu einer weiteren Missachtung des Rotlichts der Lichtzeichenanlage am gleichen Bahnübergang km 10,695. Durch die vorausschauende Fahrweise unseres Triebfahrzeugführers und die von ihm eingeleitete Schnellbremsung konnte eine Kollision verhindert werden.

Im weiteren Verlauf des Tages kam es zu einer Beinahe-Kollision am Bahnübergang km 7,960 (Hauptstraße Weiler West), welcher durch die Übersicht und Pfeifsignale des Triebfahrzeugs gesichert ist. Die Kollision konnte auch hier

nur durch die Schnellbremsung des Triebfahrzeugführers verhindert werden.

Ich möchte aus diesem Grunde hier einmal auf die rechtlichen Regelungen für das Befahren der Bahnübergänge für Straßenverkehrsteilnehmer hinweisen. Dazu nenne ich nur die Textzeilen aus der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), welche das Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer an Bahnübergängen regeln.

Liebe Mitglieder und Freunde der IBS, vielleicht könnt ihr nach dem Lesen dieses Artikels ein wenig aufklärend in Eurem Familien-, Freundes- und Bekanntenkreis wirken. Auffällig ist, dass die Unfallbeteiligten in fast allen Fällen Einheimische sind.

Alle unsere Bahnübergänge sind durch das Zeichen 201 (Andreaskreuz) der StVO gesichert, zusätzlich gibt es an den Bahnübergängen mit hohem Verkehrsaufkommen Lichtzeichenanlagen mit den Leuchten Gelb und Rot.

An Lichtzeichenanlagen der Bahnübergänge gibt es keine grüne Leuchte, da immer noch das Zeichen 201 (Andreaskreuz) der StVO gilt, wenn die Lichtzeichen erloschen sind.

Uwe Henrich, Eisenbahnbetriebsleiter BEG

Die Straßenverkehrs-Ordnung führt dazu aus:**§ 12 Halten und Parken**

- (1) Das Halten ist unzulässig
4. auf Bahnübergängen

§ 19 Bahnübergänge

- (1) Schienenfahrzeuge haben Vorrang
1. auf Bahnübergängen mit Andreaskreuz (Zeichen 201),
 2. auf Bahnübergängen über Fuß-, Feld-, Wald oder Radwege und
 3. in Hafen- und Industrieanlagen, wenn an den Einfahrten das Andreaskreuz mit dem Zusatzzeichen „Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ oder „Industriegebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ steht.

Der Straßenverkehr darf sich an Bahnübergängen vom Zeichen 156 (Ankündigung Bahnübergang und dreistreifige Bake) an bis einschließlich des Kreuzungsbereiches von Schiene und Straße nicht überholen.

- (2) Fahrzeuge haben vor dem Andreaskreuz, zu Fuß Gehende in sicherer Entfernung vor dem Bahnübergang zu warten, wenn
1. sich ein Schienenfahrzeug nähert,
 2. rotes Blinklicht oder gelbe oder rote Lichtzeichen gegeben werden,
 3. die Schranken sich senken oder geschlossen sind,
 4. ein Bahnbediensteter Halt gebietet oder
 5. ein hörbares Signal, wie das Pfeifsignal des herannahenden Zuges, ertönt.
- (3) Kann der Bahnübergang wegen des Straßenverkehrs nicht zügig und ohne Aufenthalt überquert werden, ist vor dem Andreaskreuz zu halten.
- (4) Wer einen Fuß-, Feld-, Wald- oder Radweg benutzt, muss sich an Bahnübergängen ohne Andreaskreuz entsprechen verhalten.
- (5) Vor Bahnübergängen ohne Vorrang der Schienenfahrzeuge ist in sicherer Entfernung zu warten, wenn ein Bahnbediensteter mit einer weiß-rot-weißen Fahne oder einer roten Leuchte Halt gebietet.

Werden gelbe oder rote Lichtzeichengegeben, gilt § 37 Absatz 2 Nummer 1 entsprechend.

§ 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

- (1) Lichtzeichen gehen Vorrangregeln und Vorrang regelnden Verkehrszeichen vor. Wer ein Fahrzeug führt, darf bis zu 10 m vor einem Lichtzeichen nicht halten, wenn es dadurch verdeckt wird.
- (2) Wechsellichtzeichen haben die Farbfolge Grün – Gelb – Rot – Rot und Gelb (gleichzeitig) – Grün. Rot ist oben, Gelb in der Mitte und Grün unten.
1. An Kreuzungen bedeuten:
Rot ordnet an: „Halt vor der Kreuzung“

§ 40 Gefahrenzeichen

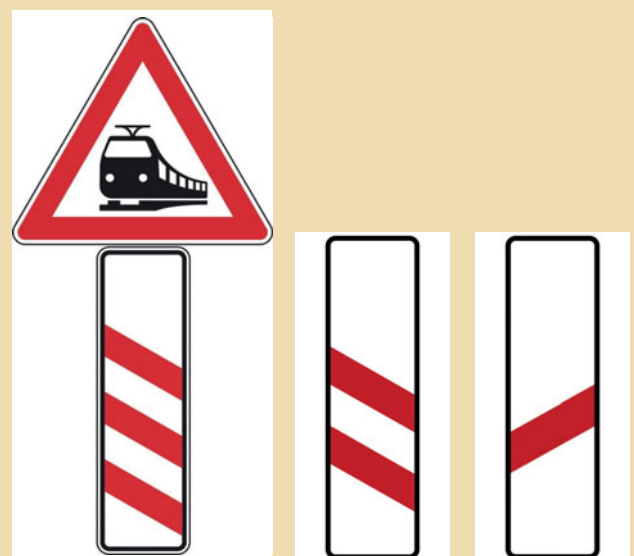
- (1) Gefahrenzeichen mahnen zu erhöhter Aufmerksamkeit, insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrensituation (§ 3 Absatz 1).

Anlage 1 (zu § 40) Allgemeine und Besondere Gefahrenzeichen

Zeichen 156 „Bahnübergang“ mit dreistreifiger Bake: Bahnübergang mit dreistreifiger Bake etwa 240 m vor dem Bahnübergang. Die Angabe erheblich abweichender Abstände kann an der dreistreifigen, zweistreifigen und einstreifigen Bake oberhalb der Schrägstreifen in schwarzen Ziffern erfolgen.

Zeichen 159 Zweistreifige Bake: Zweistreifige Bake etwa 160 m vor dem Bahnübergang

Zeichen 162 Einstreifige Bake: Einstreifige Bake etwa 80 m vor dem Bahnübergang



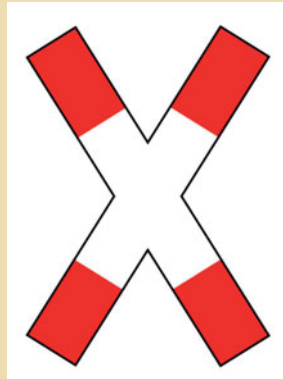
§ 41 Vorschriftzeichen

Wer am Verkehr teilnimmt, hat die durch Vorschriftzeichen nach Anlage 2 angeordneten Ge- oder Verbote zu befolgen.

Anlage 2 (zu § 41) Vorschriftzeichen

Zeichen 201 Andreaskreuz:

1. Wer ein Fahrzeug führt, muss dem Schienenverkehr Vorrang gewähren.
2. Wer ein Fahrzeug führt, darf bis zu 10 m vor diesem Schild nicht halten, wenn es dadurch verdeckt wird.
2. Wer ein Fahrzeug führt, darf vor und hinter diesem Zeichen
 - a) innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 310 und 311) bis zu 5 m,
 - b) außerhalb geschlossener Ortschaften bis zu je 50 m nicht parken
3. Ein Zusatzzeichen mit schwarzem Pfeil zeigt an, dass das Andreaskreuz nur für den Straßenverkehr in Richtung dieses Pfeils gilt.



Erläuterung

Das Zeichen (auch liegend) befindet sich vor dem Bahnübergang, in der Regel unmittelbar davor. Ein Blitzpfeil in der Mitte des Andreaskreuzes zeigt an, dass die Bahnstrecke eine Spannung führende Fahrleitung hat.

Merke:

Alle Verstöße gegen die vorgenannten Vorschriften sind mit erheblichen Bußgeldern und teilweise mit einem Fahrverbot bis zu drei Monaten belegt.

Wenn ein Straßenverkehrsteilnehmer durch die Missachtung der Vorschriften der StVO eine Kollision mit einem Schienenfahrzeug verursacht, erfüllt das den Tatbestand einer Straftat nach § 315 a des Strafgesetzbuches (StGB):

§ 315 StGB: Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr

- (1) Wer die Sicherheit des Schienenbahn- Schwebebahn-, Schiffs- oder Luftverkehrs dadurch beeinträchtigt, dass er
 1. Anlagen oder Beförderungsmittel zerstört, beschädigt oder beseitigt
 2. Hindernisse bereitet ...

Und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu zehn Jahren bestraft.



▲ Am Bahnübergang der Hauptstraße in Weiler, stieß am 15. Dezember 2013 dieser Pkw mit unserem Zug zusammen, nachdem er einen vorschriftsmäßig vor dem Andreaskreuz wartenden Pkw überholt hatte. Foto: Michael Hergarten

Weiche 5 im Bahnhof Brohl erneuert

Im Bahnhof Brohl BE erforderte die Weiche 5 (nördliche Anbindung der Gleise 3 und 4) eine Erneuerung. Der Arbeitskreis Oberbau um seinen Leiter Frank Muth nahm sich der Sache vom 21.- 23. August 2025 an.

Nach dem Ausbau der alten Weiche, konnte am 23. August bereits eine neue Weiche eingebaut und im Anschluss gestopft werden.

Neben den großen Gleisbaumaßnahmen auf der Strecke sind es auch diese vergleichsweise (!) kleinen Aktionen, die unsere Gleisbaurotte immer wieder beschäftigen und für ein abwechslungsreiches Arbeiten sorgen.

Michael Hergarten

► Am 23. August 2025 hat der AK Oberbau die Weiche 5 im Bahnhof Brohl BE ausgetauscht. Die Aufnahme zeigt bereits das Stopfen der neuen Weiche.

Foto: Tobias Baaden



▲ Nach Fertigstellung der Weiche präsentieren sich Teile der Rotte um Frank Muth (rechts) vor Diesellok D4 und dem einfahrenden Vulkan-Express mit Lok D5.

Foto: Tobias Baaden

Stellungnahme zu Solarpark abgegeben

In der letzten Ausgabe berichteten wir auf Seite 20 von dem im Bereich der Steilstrecke geplanten Solarpark. Zwischenzeitlich haben die formellen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit zur Änderung des Flächennutzungsplans sowie zur Aufstellung des Bebauungsplans stattgefunden. In beiden Verfahren haben wir nach intensiver Beratung im Vorstand sehr umfangreiche Stellungnahmen abgegeben, die wortgleich sowohl von der IBS als auch unserer Betriebs-GmbH eingereicht wurden.

Bei der Sichtung der Planungsunterlagen, Karten und schriftlichen Begründungen wurde uns bewusst, dass das Vorhaben im bisherigen Planungsprozess weit weniger Rücksicht auf touristische Belange genommen hat als von uns erhofft. So wird zwar der Landschaft in den übergeordneten Planwerken wie dem Landesentwicklungsprogramm IV oder auch dem Raumordnungsplan Mittelrhein-Westerwald eine „landesweite Bedeutung als Landschaft mit bundesweit einzigartiger vulkanischer Prägung“ bescheinigt, die Auswirkungen der Solaranlage auf das Landschaftsbild in den weiteren Analysen aber stets mit „gering“ heruntergespielt. Das liegt in erster Linie an der aus unserer Sicht fehlerhaft und unvollständig durchgeführten Landschaftsbildanalyse, die wiederum Grundlage u. a. für die Landespflegerische Stellungnahme durch die Kreisverwaltung Ahrweiler war.

Die Landschaftsbildanalyse betrachtet die Auswirkungen des Solarfelds aus sieben verschiedenen Blickwinkeln und zeigt in Computersimulationen die jeweiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Wie allerdings die sieben Standorte ausgewählt worden sind, bleibt offen. Besonders befremdlich wirkt, dass offenbar auch touristische Aspekte in die Auswahl einfließen (z.B. mit Blickwinkeln vom Turm der Burg Olbrück oder von einer sog. „Riesenbank“ bei Hain), die größte tou-

ristische Einrichtung, die in Form unseres „Vulkan-Express“ zudem mitten durch (!) das Plangebiet fährt, aber völlig ignoriert wurde. Für unsere rund 60.000 jährlichen Fahrgäste wäre die Betroffenheit eben auch nicht „gering“, sondern „sehr hoch“, da der Blick aus den Zügen in Richtung der Burg Olbrück künftig auf ca. 35% der bisher mit Burgblick gesegneten Steilstreckenabschnitte massiv beeinträchtigt würde.

Aus dieser völlig fehlenden Berücksichtigung des „Vulkan-Express“ heraus, haben wir uns entschieden, die Betroffenheit unserer Fahrgäste und die Folgen der Solaranlage für das Erleben der Landschaft und damit letztlich für den Erlebniswert einer Bahnfahrt im Brohltal klar herauszuarbeiten. Hierzu fordern wir eine Erweiterung der Landschaftsbildanalyse um zwei Standorte aus dem Zug heraus sowie von einem Felsen bei Galenberg mit Blick auf die Steilstrecke mit der Burg Olbrück im Hintergrund (eines unserer Hauptwerbomotive, siehe Foto unten).

Erst mit einer solchen Simulation wird die Analyse ihrem Bestimmungszweck

gerecht – eine Einschätzung nur „geringer“ Auswirkungen kann daher eigentlich nicht seriös vorgenommen werden.

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass der Vorhabenträger die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs im Steilstreckenbereich jederzeit sicherstellen und z. B. eine Blendung des Triebfahrzeugführers durch gespiegeltes Sonnenlicht ausgeschlossen sein muss. Hierzu haben wir auf entsprechende Abstandsregelungen im Landeseisenbahngesetz verwiesen und werden mit dem zu beteiligenden Landesbetrieb Mobilität entsprechende Gespräche führen.

In den nächsten Verfahrensschritten werden unsere Einwände nun intensiv geprüft und abgewogen. Wir werden sehen, wie sich die Behörden zu unseren Argumenten verhalten und ob es Änderungen an den Planungen geben wird. Die unsachgemäße Landschaftsbildanalyse ist aus unserer Sicht in jedem Fall (juristisch) angreifbar. Wir hoffen, diesen Schritt nicht gehen zu müssen.

Michael Hergarten



▲ Dieses imposante Motiv zeigt die große zusammenhängend als weitestgehend naturnah erlebbare Kulturlandschaft im Bereich der Steilstrecke. Am linken Bildrand wird dieses vorzügliche Werbemotiv für das Brohltal bei Realisierung der Solaranlage deutlich beeinträchtigt. Diesellok D5 ist hier am 30. Juli 2024 mit Zug P2 vor der Kulisse der Burg Olbrück unterwegs.

Foto: Albert Lehmann

Werkstattbericht

Diesellok D 1

Die beiden Turbolader des Deutz Motor wurden zwischenzeitlich montiert. Auch weitere Abdichtarbeiten und das Erneuern der Öl-Rücklaufleitungen konnten abgeschlossen werden. Aktuell planen wir einen Prototypen für eine neue Abdichtung des Fünffach-Kugelhahns der Steuerluft. Wenn dieser Dichtring funktioniert, werden wir auch unsere D2 damit ausstatten. Als Originalersatzteil ist dieser Ring nicht mehr zu beschaffen.

Diesellok D 5

Unser Hauptzugpferd verrichtet seine Arbeit ohne größere Probleme. Ende August / Anfang September steht ein Motorölwechsel und das Wechseln der entsprechenden Filter auf dem Programm. Aufgrund der hohen Laufleistung müssen wir zum Ende der Saison die Drehgestelle ausbauen und die Radreifen neu profilieren.

Wagen 34

Aktuell wurde mit der Werkstatt von Rebus / Molli der elektrische Aufbau besprochen, so dass es an dem Fahrzeug weiter geht. Geplant ist eine Rücklieferung nach Brohl Ende 2025.

Wagen 124 („Elefantenwagen“)

Aktuell wurde das Bremsgestänge aufgearbeitet. Als nächstem Schritt ist das Sandstrahlen des Rahmens geplant.

Wagen 458 („Cabrio“)

Der Wagen 458 hat seine letzte Verlängerung der Untersuchungsfristen erhalten und wird zum Saisonende der Werkstatt zugeführt, um die Hauptuntersuchung durchzuführen. In diesem Zuge steht auch eine Neulackierung an.

Diesellok 218 396-o

Ende Dezember läuft die Untersuchungsfrist nach §32 EBO ab. Wir planen aktuell die Aufarbeitung zweier Tauschdrehgestelle bei der Firma MST. Dafür haben wir diese auf unserem Rollwagen bis vor das Werkstor hinter dem Bahnübergang in km 2 befördert. Nach der Fertigstellung der Drehgestelle möchten wir diese gerne mit den verbauten Drehgestellen tauschen, um die Standzeit der Lok auf der Hebebockanlage möglichst kurz zu halten. Mit dem vierten Heft zum Ende des Jahres werden wir hoffentlich über die aktuellen Arbeiten berichten können.



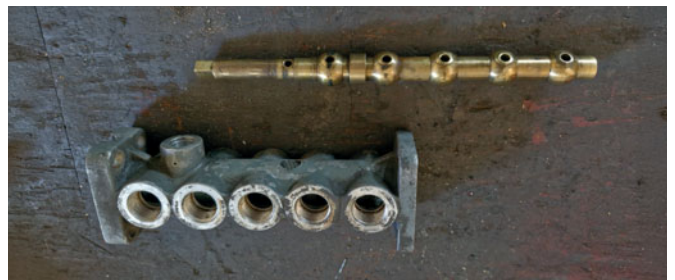
▲ An Lok 11sm wurde die bisherige, sehr hell klingende Pfeife durch die zuletzt an Lok V (Px48) montierte Pfeife ersetzt. Seither klingen wieder die dunkleren, ein wenig an den „Wilden Westen“ erinnernden Klänge durch das Brohltal.

Foto: Andreas Thiel



▲ Der aufgearbeitete Turbolader der D1 konnte inzwischen wieder eingebaut werden.

Foto: Andreas Thiel



▲ Über den Fünffach-Kugelhahn wird die pneumatische Vielfachsteuerung zur einmännigen Bedienung einer Doppeltraktion aus D1 und D2 beeinflusst.

Foto: Andreas Thiel

Diesellok 218 450-5

Am 15. August 2025 haben wir den Motor der Lok ausgebaut und zwischengelagert. Ende August soll nach Plan ein Austauschmotor eintreffen und in der Diesellok verbaut werden. Der alte Motor hat einen Lagerschaden an der Kurbelwelle und muss komplett neu aufgearbeitet werden. Um die Stillstandszeiten bei solch großen Instandhaltungen gering zu halten, verfügt die DB-Instandhaltung noch über vorbereitete Austauschmotoren – in der heutigen Zeit der Lagerhaltung und Ersatzteilverfügbarkeiten ein Luxus, zumal die DB die Baureihe 218 schon seit über 10 Jahre ersetzen wollte. Die Arbeiten führen wir im Auftrag der Firma Hering Bahndienste aus. In Zeiten wenn unsere 218 396-0 zur HU ansteht, können wir dann deren Triebfahrzeug nutzen.

Diesellok 365 733-5

Unsere 365 733-5 hat zuletzt die Hauptlast beim Rangieren in Limburg getragen. Aktuell steht Sie in der Halle in Neuwied und es werden Arbeiten an der Bremsanlage erledigt, zur Vorbereitung der Untersuchung nach §32 EBO. Der nächste Schritt ist das Überführen nach Koblenz-Lützel um die Maschine in der Halle der DGU hochzuheben und das Fahrwerk instand zu setzen.

Andreas Thiel



▲ Aus der bei der Fa. Hering eingesetzten 218 450-5 ist im August der schadhafte Motor ausgebaut worden. Die Lok wird zeitnah mit einem Austauschmotor versehen. Foto: Andreas Thiel

Bericht des Schatzmeisters

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

Krzysztof Mieloch, Hannover

Harrie Wijtsema, Bronssom (NL)

Jonas Markus Hotze, Wassenach

Marvin Leuchtmann, Dahlem

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

Spendenaktion VT 30: Folgender Betrag ist bis zum 31. Juli 2025 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

297.945 €

Ein herzlicher Dank an unsere Spender! Alle Spender erhalten ab 50 € Spendenwert im Laufe des Jahres eine Spendenbescheinigung, welche beim Finanzamt steuermindernd geltend gemacht werden kann. Zusätzlich übersenden wir Ihnen als Ausdruck unseres Dankes ein attraktives Spendenzertifikat.

Hier nun alle Spender bis zum 31. Juli 2025:

Werner Zink, Bonn

Rolf Mennicken, Würselen

Herbert Mosen GmbH, Brohl-Lützing

Karl-Heinz Porz, Burgbrohl

Joachim Pawlowski, Bonn

Michael Baaden, Ransbach-Baumbach

Rolf Sonnenberg, Koblenz

Dr. Peter Porz, Brohl-Lützing

Regelmäßig mit einem festen Spendenbetrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen

Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)

Rolf Toonen, Bonn

Michael Kien, Stahlhofen

Vielen Dank!

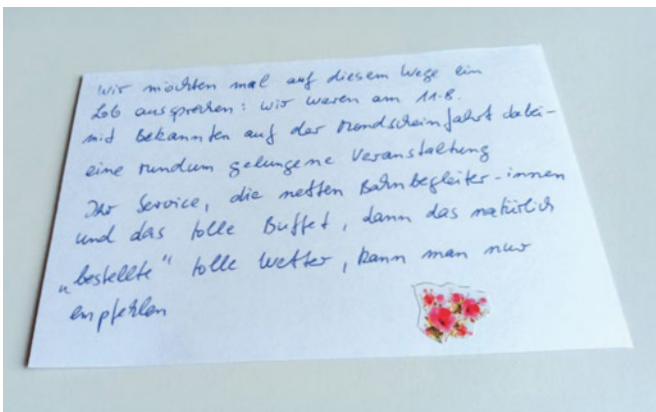
Tobias Baaden

After Work Steam & Mondschein

Unsere neuen Angebote zum After Work Steam am Freitag Abend vor Dampfwochenenden sowie die wieder auferstandene Mondscheinfahrt erfreuen sich großer Beliebtheit beim Publikum. War die erste freitägliche Steam-Tour im Mai noch mangels Nachfrage ausgefallen, sind die rund zweistündigen Touren seither regelmäßig ausverkauft! In kleiner Gruppe fahren wir am Abend unter Dampf bis Burgbrohl, wo sich ein schmackhaftes Burger-Essen in der früheren Bahnhofsgaststätte anschließt. Nach ausreichend Zeit zum Austausch führt die Tour zurück nach Brohl.

Auch die Premiere der seit längerem nicht mehr angebotenen Mondscheinfahrt ist rundum gelungen! Rund 130 Gäste gin-

▼ Nach der Mondscheinfahrt erreichten uns zahlreiche positive Rückmeldungen, wie auch diese nette Postkarte. Foto: Britta König



gen am 09. August 2025 bei bestem Wetter auf eine sommerliche Abendfahrt. Anders als ursprünglich geplant, fand der Abend mit sehr gutem Buffet, und Nachtwanderung auf einer Hütte in Oberlützingen statt, was der Stimmung aber keinen Abbruch tat. Insbesondere die Wanderung im besten Vollmondlicht führte zu sehr positiven Rückmeldungen seitens der Fahrgäste.

Es ist schön zu sehen, dass diese Angebot angenommen werden!

Michael Hergarten

▼ Das Angebot After Work Steam Tour mit abendlicher Dampffahrt nach Burgbrohl und dortigem Burger-Essen ist inzwischen fast immer ausgebucht. Britta König und Stefan Raab testeten das neue Angebot bei der Premiere am 27. Juni 2025 eigenhändig.

Foto: Frank Muth



Dampf auf der Steilstrecke am 04./05. Oktober

Dieses Heft möchten wir mit einer ganz besonderen Ankündigung schließen: Von Vielen lange erwartet und immer wieder angefragt, wird es am ersten Oktoberwochenende erstmals fahrplanmäßigen Dampfbetrieb mit dem "Vulkan-Express" auf der Steilstrecke geben!

Wir haben uns entschlossen, die anlässlich des kleinen Weinfestes in Oberzissen angebotenen Zusatzzüge ab Brohl um 12:15 Uhr und 16:15 Uhr bzw. ab Engeln um 14:30 Uhr und 18:30 Uhr in diesem Jahr mit der Dampflokomotive 11sm anzubieten – bis hinauf nach Engeln! Was bislang nur im Rahmen von Sonderfahrten erlebbar war, wird an diesem Wochenende also planmäßig möglich sein!

Alle Infos, Fahrpläne und Kombimöglichkeiten mit einer Wanderung und dem sehr empfehlenswerten Weinfest in Oberzissen finden Sie auf unserer Internetseite www.vulkan-express.de. Aufgrund der beschränkten Anhängelasten sind die Fahrten auf 150 Sitzplätze begrenzt, die Online-Reservierung ist ab sofort möglich!



▲ Wie hier am 23. Mai 2025 mit einem Sonderzug, ist Lok 11sm am 04./05. Oktober fahrplanmäßig auf der Steilstrecke unterwegs! Sitzplätze können online reserviert werden.

Foto: Albert Lehmann

