

Die Brohltalbahn



Inhalt

Grußwort / Impressum	2	90 Jahre Dieter Hettler	8
Brückenprobleme	3	Bericht des Schatzmeisters	11
Bilderbogen Brohltalbahn 2023	4	Originelle Spendenbox	11
Neues aus dem Archiv	6	Neue Wanderzüge im Oktober	11

I Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Freunde der Brohltalbahn,

wir freuen uns, Ihnen die aktuelle Ausgabe der „Brohltalbahn“ überreichen zu können. Aufgrund der Sommerzeit ist das Heft dieses Mal etwas „dünn“ geworden als üblich – was allerdings keinesfalls an mangelnden Themen liegt.

So beschäftigt uns aktuell die Situation um zwei Brücken sehr sehr intensiv: Die eine ist nun fertig saniert und wartet in Brohl auf eine Sperrpause auf der DB-Strecke um wieder eingebaut zu werden. Und die andere hat sehr weitreichende Folgen für unseren Güterverkehr auf der Normalspur, der bekanntlich unsere Haupteinnahmequelle zur Finanzierung des „Vulkan-Express“ im Brohltal ist. (Seite 3)

Unseren beiden 90-jährigen (!) Jubilaren Dieter Hettler und Hans Josef Merzbach sei an dieser Stelle nochmals herzlich gratuliert und für ungezählte Stunden leidenschaftlichen Einsatzes für unsere Brohltalbahn gedankt. Michael Haubner berichtet auf Seite 8 ausführlich von der Jubiläumsfahrt und den unzählbaren für die Brohltalbahn geleisteten Arbeitsstunden.

Hinweisen möchten wir an dieser Stelle nochmal auf unser neues Angebot im diesjährigen Fahrplan, die neuen Wanderzüge im Oktober. Immer mittwochs und freitags während der Herbstferien bieten wir dabei zweistündliche Fahrten im „Vulkan-Express Classic“ mit VB 50 und Cabrio 458 an. Im unteren Brohltal erschließen wir somit sieben attraktive Wandermöglichkeiten. Mehr dazu auf Seite 11 und 12.

„Classic“ ist eine gute Überleitung zu DEM Thema, das Ihnen sicherlich auch unter den Nägeln brennt, der Diesellok D 4. Die Maschine ist bei der RhB Mitte Juli in Landquart abgestellt worden und uns hat die offizielle Auftragsbestätigung zum Rückkauf der Lokomotive durch die IBS erreicht. In den ersten Oktobertagen reisten Stephan Pauly, Heinz-Wolfgang Lehner und Stefan Raab in die Schweiz um alles Weitere inkl. des Transports zu organisieren. Diese leichte Verzögerung gegenüber den ursprünglichen Planungen haben wir zum Anlass genommen, das Thema D 4 auf Heft 4 / 2023 zu verschieben. Freuen Sie sich aber schon jetzt auf spannende Fotos vom Abtransport der Lok 1988 und – hoffentlich – ganz aktuelle Aufnahmen ihrer Rückkehr!

Als Vorgeschmack zeigen wir Ihnen nachfolgend eine Aufnahme der Lokomotive aus Landquart - wie Sie sehen, ist die Lok schon grün!

Im Namen der Redaktion wünsche ich eine angenehme Lektüre! Michael Hergarten, AKL Touristik & Marketing



I Impressum

Herausgeber:

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

Geschäftsstelle:

Brohltalstraße, 56656 Brohl-Lützing
Tel.: 0 26 36 / 8 03 03; Fax 0 26 33 / 44 09 81
Internet: www.vulkan-express.de
E-Mail: ibs@vulkan-express.de
Facebook: Brohltalbahn / Vulkan-Express

Verantwortlicher Redakteur:

Michael Hergarten
Penningskamp 9, 44263 Dortmund-Hörde
Tel.: 02 31 / 2 88 62 62 - E-Mail: presse@brohltalbahn.de

Satz und Layout:

Robert Schittko, Oberwinter

Druck und Verarbeitung:

Druckerei Schmidgen, An der Raste 4, 56653 Wassenach
Tel.: 0 26 36 / 47 81 - E-Mail: info@druckerei-schmidgen.de

Mitgliederbeiträge: (seit 01. Januar 2002)

45 € Einzelpersonen
20 € Schüler / Studenten / Jugendliche
70 € Familien

Konten der IBS:

Für Beiträge:

IBAN: DE85 5775 1310 0000 4131 95
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Für Spenden:

IBAN: DE79 5775 1310 0000 5185 48
SWIFT-BIC: MALADE51AHR

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Redaktionsschluss für Ausgabe 4 / 2024: 01. November 2023

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

Titelbild: Eine völlig ungewohnte Ansicht auf den „Vulkan-Express“ gelang Ulrich Clees am 23. Juni 2023: Ein anlässlich einer Hochzeit verkehrender Sonderzug mit D1 und VB 50 ist hier nicht – wie man aufgrund der Landschaft vielleicht annehmen könnte – zwischen Kempenich und Weibern, sondern oberhalb von Fußhülle unterwegs. Foto: Ulrich Clees

Sonderfahrten / Termine

- 04.-27. Oktober: Wanderzüge im unteren Brohltal (Mi+Fr)
- 29. Oktober: Saisonabschluss mit Schlachtfestfahrt
- 03. Dezember: Weihnachtsgans-Essen
- ab 02. Dezember: Nikolausfahrten
- 26. Dezember: Weihnachtsfahrt
- 31. Dezember: Silvesterfahrt



Nachtrag:

Die Brohler Brücke ist am 12. Oktober wieder eingesetzt worden!

Wie neu zeigt sich die über 100 Jahre alte und nun fertig sanierte Stahlfachwerkbrücke in Brohl. Der Einbau lässt derweil noch auf sich warten.

Foto: Stefan Raab

Brückenprobleme

Brücken verbinden, Brücken bringen Mensch und Maschine über Flüsse, Täler und andere Hindernisse. Normalerweise. Zwei Brücken machen uns aktuell leider große Probleme, über die wir nachfolgend berichten möchten:

Überführung über die DB-Strecke in Brohl

Wie in den vergangenen Ausgaben berichtet, ist unsere Brücke über die Linke Rheinstrecke in Brohl seit September 2022 zwecks Sanierung „ausgehoben“. Seither lief die Erneuerung der Widerlager und der Rampenstrecke ebenso wie die eigentliche Sanierung des Stahlüberbaus, für die im Bereich des Umladebahnhofs ein abgehangenes Stahlgerüst errichtet worden ist. Somit konnten die Arbeiten hier wettergeschützt voranschreiten.

Die positive Nachricht zuerst: Alle Arbeiten zur Erneuerung der Rampe, der Widerlager und der Brücke konnten wie geplant im Juli 2023 abgeschlossen werden! Gerade die über 100 Jahre alte Stahlfachwerkkonstruktion wirkt wieder wie neu!

Nicht gelungen ist leider, das ursprünglich für den 19. Juli geplante Einheben der Brücke auf ihren angestammten Platz. Ursächlich hierfür ist eine fehlende Sperrpause der DB-Strecke. Nach Aussage der DB Netz AG ist der oben genannte Termin nie zugesagt gewesen, so dass die Sperrung nun neu beantragt werden muss. Hier ist es offensichtlich zu einer Kommunikations- und Abstimmungspanne zwischen den beiden Infrastrukturunternehmen gekommen, die nun leider dazu führt, dass die Verbindung zum Umladebahnhof und Hafen weiterhin unterbrochen bleibt. In der Folge können nicht nur die Shuttlefahrten zum Schiffsanleger nicht verkehren, sondern auch der Güterverkehr auf unserer Schmalspurbahn muss weiterhin entfallen. Die Hoffnung ist, dass die Brücke im Herbst diesen Jahres wieder eingesetzt werden kann.

Emscherbrücke Dinslaken

Auch unser Normalspurgüterverkehr erfährt aktuell ungeahnte Probleme: Ende Juni ist nach einem Starkregenereignis im Ruhrgebiet der Pegel der Emscher so weit angestiegen, dass eine bei Dinslaken befindliche Eisenbahnbrücke über diesen normalerweise recht klei-

nen Fluss eingestürzt ist. Seither können wir unseren größten Kunden, das Aluminiumwerk in Voerde, nicht mehr erreichen, wodurch unsere Betriebs-GmbH erhebliche Einbußen im Frachtverkehr erleidet.

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses sprach die DB Netz AG davon, dass man nach dem bereits erfolgten Abbruch der abgesackten Fundamente nun den Einbau einer über 60 Meter langen Hilfsbrücke vorbereite. Die Planungen dafür laufen bereits intensiv, die Herstellung der neuen Widerlager und der Einbau der Brücke werden sich allerdings noch bis in die zweite Jahreshälfte 2024 ziehen.

Welche Folgen dieser lange Ausfall für unsere Aluzüge haben wird, kann aktuell noch gar nicht überblickt werden. Alternative Transportmöglichkeiten über benachbarte Häfen oder Verladestellen erwiesen sich bislang leider als zu aufwendig oder gegenüber dem Lkw-Transport nicht wettbewerbsfähig. Es ist daher zu hoffen, dass die Brückenverbindung hier möglichst rasch wieder hergestellt werden kann.

Michael Hergarten

Bilderbogen Brohltalbahn 2023

Ulrich Clees war am 23. Juni 2023 zusammen mit seinem Sohn Martin unterwegs im Brohltal und hat Stimmungen und Eindrücke rund um unseren „Vulkan-Expresß“ mit der Kamera festgehalten. An jenem Freitag war neben dem planmäßigen Zug auch ein Sonderzug anlässlich einer Hochzeit unterwegs, so dass im Zugleitbetrieb gefahren wurde. Lassen wir die Bilder sprechen...

Michael Hergarten

► Die Überquerung des Tönissteiner Viadukts ist gerade auf unserem Cabrio 458 immer wieder ein besonderes Erlebnis.



◀ In Burgbrohl steht der Hochzeits-Sonderzug in Gleis 1 bereit für die anstehende Trauung im historischen Wagen VB 50. Auf Gleis 2 überholt der planmäßige Zug.

▼ Die Fahrkartenkontrolle gehört im „Vulkan-Expresß“ selbstverständlich zum Erlebnis dazu. Zugführer Thomas Bickenbach „knipst“ selbstverständlich auch die Pappfahrkarten von Martin Clees. Bei Mehrzugbetrieb wird den Zugführern die Fahrerlaubnis durch den Zugleiter fermündlich erteilt. Die entsprechenden Absprachen werden auf beiden Seiten vorschriftsmäßig protokolliert. Thomas Bickenbach notiert die in Oberzissen erteilte Fahrerlaubnis bis Engeln (unten links).





▲ Mit entsprechendem Abstand folgt dem planmäßigen „Vulkan-Express“ der Hochzeitszug hinauf nach Engeln. Am Zugschluss flattert die frohe Kunde: „Just married!“ Der Zug ist hier kurz vor dem Endbahnhof unterwegs, im Hintergrund sind die bei Weibern stehenden Windräder erkennbar. Foto: Martin Clees



▲ Die fantastischen Aussichten von den Eifelhöhen bei Engeln und Brenk sind ein gewichtiges Argument für eine Fahrt im „Vulkan-Express“. Unterhalb von Brenk ist der Hochzeitszug vor der gewaltigen Kulisse von Burg Olbrück und den am Horizont erkennbaren Höhen von Siebengebirge und Westerwald unterwegs zurück nach Brohl.

▲ Am kleinen Bahnhof Brenk kreuzt seit Herbst 2022 der Osteifelweg die Gleise. Nach einem kurzen Spaziergang von Engeln her, bietet es sich hier also an, zur Rückfahrt wieder zuzusteigen.

► Stilleben am Bahnhof Brohl: Nach der Rückkehr aus Engeln werden auch die Wagen des Planzuges wieder für den nächsten Tag bereitgestellt. Feierabend!

Fotos: Ulrich Clees



Neues aus dem Archiv

In unserer Ausgabe 2 / 2023 haben wir einen kleinen Einblick in das Bemühen der damaligen Verantwortlichen bekommen, die Grundstücke für die Trasse der Brohltalbahn von Weibern bis Kempenich zu erwerben, wobei die Aktenlage hierzu weitaus umfangreicher ist und nochmals umfangreicher für die Gesamttrasse von Brohl bis Kempenich.

Für das aktuelle Heft haben wir nun den Fokus auf den täglichen Betriebsablauf mit seinen außergewöhnlichen Vorfällen, hier den Unfällen, gelegt.

Beigefügt handelt es sich um eine Kollision eines LKW mit unserer 11sm am Bahnübergang der B 9 in Höhe der dortigen und auch heute noch vorhandenen Tankstelle. Eigentlich nur ein Blechschaden, wenn nicht das Thema des unerlaubten Entferns im Raum stand und ein aufmerksamer Zeuge

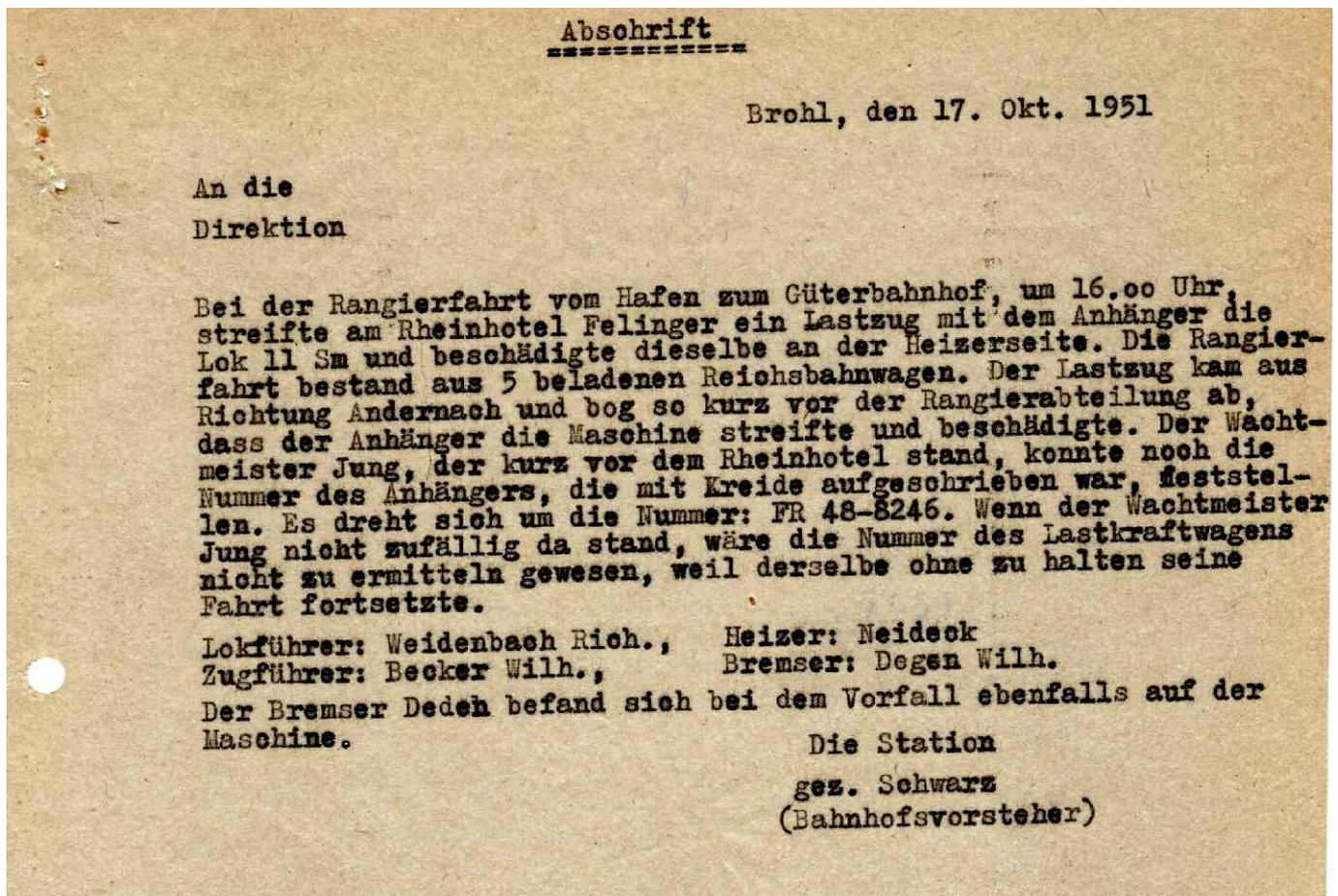
sich das mit Kreide erstellte Kfz- Kennzeichen des Unfallverursachers hätte merken können.

Daraus resultiert dann auch das für heutige Verhältnisse recht ungewöhnlich anmutende Strafmaß von entweder einem Monat Gefängnis oder 30 DM, da der LKW-Fahrer bis dato noch nicht vorbestraft war.

In diesem Sinne bleibt der Arbeitskreis Archiv weiterhin aktiv und wer weiß, was im Zuge der nun begonnen chronologischen Aufarbeitung noch alles so auftauchen wird.

Es ist jedenfalls eine sehr spannende Aufgabe zu der jeder, der Lust und Laune hat oder sich berufen fühlt sich hier mit einzubringen, immer sehr herzlich willkommen ist. Wir freuen uns auf Eure aktive Unterstützung.

Toni Hagenkötter



Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft Akt.-Ges. Brohl a. Rh. Fernruf: Sammelnummer 387 · Drahtanschrift: Brohltalbahn Brohlrhein Postschließfach 12 · Postscheckkonto: Köln Nr. 24382 Bankkonten: Kreissparkasse Mayen, Zweigstelle Butbrohl Nr. 337 Kreissparkasse Ahrweiler Nr. 3565, Brohler Volksbank, Brohl Nr. 207		An den Herrn Leiter der Amtsanwaltschaft K o b l e n z =====	
Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unsere Zeichen F/He. 795	Tag 20. Febr. 1952
Betrifft: Anzeige wegen Übertretung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung:			
Wir haben am 18.10.1951 eine Anzeige gegen den Fahrer des LKW's FR 48-8246 durch die Ortspolizeibehörde Niederkreisig gemacht und erhielten von dieser die Mitteilung, dass die Anzeige mit Aktenzeichen 6 P Ls 2878/51 bei der dortigen Amtsanwaltschaft vorliegen würde.			
Wir bitten ergebenst um Mitteilung über den Stand der Angelegenheit, damit wir die Sache abschliessen können.			
Hochachtungsvoll BROHLTAL- EISENBahn-GESellschaft <i>[Handwritten Signature]</i>			

Brohl ,den 18. März 1952

=====Akten-Notiz.=====

- I. Der Hauptverhandlungstermin in Sachen gegen Johann Dawen, Plaidt fand heute am 18. März beim Schöffengericht statt. Geladen war als Zeugen nur Hauptwachtmeister Jung, Brohl, der bei seiner Vernehmung die Anklage voll beweisen konnte. Herr Dawen suchte eine Entschuldigung dahingehend, dass er die Lok. zu spät gesehen habe.
 Der Herr Staatsanwalt beantragte Bestrafung gem. § 315 u. 316 des Strafgesetzbuches, und zwar 1 Monat Gefängnis bzw. 90,00 DM Geldstrafe.
 Das Gericht erkannte in Anbetracht dessen, dass Herr Dawen noch nicht vorbetrafft ist, auf 1 Monat Gefängnis bzw. 30,00 DM Geldstrafe.

Verkehrskontrolle
 der
Brohltal-Eisenbahn.

II. Z. d. A. 4 / 2

**BROHLTAL-
EISENBahn-GESellschaft**

90 Jahre Dieter Hettler

Am 25. Juni 2023 wurde Horst-Dieter Hettler 90 Jahre alt. Sein Rufname bei uns war immer nur Dieter. An seinem Geburtstag konnten wir für Dieter einen Geburtstagssonderzug von Brohl nach Engeln und zurück fahren. Wie es der Zufall so wollte, feierte auch Hans Merzbach mit seiner Familie an diesen Tag seinen 90. Geburtstag im Zuge, aber einen Zug voraus. Erst im Bahnhof Engeln wurde dann von beiden gefeiert.

Dieter wurde mit Gründung der IBS bei uns Vereinsmitglied und half sofort samstags an den Arbeitstagen in der Werkstatt mit. Zahlreiche Umbauten an den Fahrzeugen hat er für uns daheim am Zeichenbrett konstruiert und dann bei der Umsetzung vor Ort an den Fahrzeugen mitgeholfen. Dazu kamen die Umbauten an den Bremsanlagen, wozu er die Berechnungen lieferte und auch die Genehmigungen für uns und die Brohltal-Eisenbahn GmbH (BEG) ein-

holte. Das erste Fahrzeug, das wir umbauten, war der 1988 zum Bahnfest in Betrieb genommene Zugspitzbahnwagen mit der Nummer 7. Hier musste das Bremszahnradrad ausgebaut werden – dies war keine einfache schnelle Arbeit – und dadurch das Bremsgestänge geändert sowie die Zug- und Stoßeinrichtung auf die Normalien der Brohltalbahn angepasst werden. Von der Ankunft des Wagens bis zur Inbetriebnahme beim Bahnfest hatten wir keine 14 Tage Zeit. Dies erforderte von jedem den Einsatz, fast an jedem Abend nach unserer normalen Arbeit. Mit Dieter haben wir dies geschafft.

Früh hatte sich Dieter auch mit eingebracht bei den Triebfahrzeugen. So auch beim Wiederaufbau des Triebwagens T 30 der Härtsfeldbahn und bei der Inbetriebnahme des Fahrzeuges. Schnell nach der ersten Fahrt zum Bahnfest 1989 sperrte die Aufsichtsbe-

ehörde den Einsatz des Fahrzeuges, da angeblich keine Zulassung für ihn vorlag. Hier kam wieder Dieter ins Spiel. Er besorgte uns das Lichtraumprofil der Brohltalbahn und zeichnete es. Damit und mit einer Testfahrt im Tunnel konnten wir beweisen, dass der Triebwagen ins Profil passt und auf der Brohltalbahn fahren kann. Aber der Triebwagen durfte zunächst die Steilstrecke nicht befahren. Wieder half hier Dieter federführend aus. Die Bremsanlage wurde den Erfordernissen der Steilstrecke angepasst und nach Abnahme- und Lastprobefahrten erhielt die Brohltalbahn die Genehmigung, das Fahrzeug dann auch auf der Steilstrecke bis nach Engeln einzusetzen. Dies war nur Dieters unermüdlichem Einsatz und seiner Abstimmung mit dem zuständigen maschinentechnischen LfB (Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht) zu verdanken.



▲ Am Bahnhof Engeln stellte sich die Festgesellschaft anlässlich Dieters 90. Geburtstag zum Erinnerungsfoto auf.

Foto: Sammlung Michael Haubner



▲ Probefahrt mit Lok D 5 am 22. August 2008 bei einem Zwischenhalt im Bahnhof Burgbrohl. V. l. n. r.: Michael Haubner, Dieter Hettler, Joachim Hillenbrand, Simeon Langenbahn, Frank Bauschmann und Harald Zimmer.
Foto: Michael Haubner



▲ Dieter Hettler beim Besuch des Bahnfestes am 09. Oktober 2021 in Brohl.
Foto: Michael Haubner

Von den 1989 gekauften Dampflokomotiven Px48 war anfangs nur die Lok V zugelassen worden. Die später angelieferte Lok VI hatte noch lange keine Zulassung und wartete bis 1992 auf ihren ersten Einsatz. Als diese dringend gebraucht wurde, da die erste Lok wegen eines Schadens ausfiel, besorgte uns Dieter beim TÜV Koblenz, bei dem damals zuständigen Kesselprüfer, Herrn Müller, die Zulassungsurkunde des Kessels und beim LfB in Koblenz, die Genehmigungsurkunde. Dazu half uns Dieter nach der Gründung der Betriebs-GmbH mit seinen bei vorherigen Tätigkeiten bei der Werksbahn der Thyssenhütte sowie drei Lokomotivfabriken erworbenen Kenntnissen gegenüber der Aufsichtsbehörde. Dieter wurde auch die Zulassung zur Abnahme von Hauptuntersuchungen für die Wagen und Lokomotiven vom Land bestätigt. Dadurch konnte die Abnahme der Untersuchungen durch uns selber bescheinigt werden.

Der nächste große Einsatz kam dann mit dem Kauf der Mosbach-Mudauer Neubauwagen im Jahr 1995. In den Wagen war die Bremsanlage beim letzten Einsatzgebiet auf der Insel Wangerooe ausgebaut worden. Dieter besorgte die Baupläne, die noch beim

BZA Minden als Mikrofiche vorhanden waren und fand bei seinem Arbeitgeber eine Dienststelle, die noch die Vergrößerungsanlage dazu hatte und uns die Pläne ausdrückte. Auch die Anpassung der Kupplungen erfolgte konstruktionsmäßig wieder durch ihn.

Keine Ruhe ließen ihm die Henschel-Lokomotiven mit der hydrodynamischen Bremse, die noch in Spanien im dortigen Meterspurnetz der FEVE im Einsatz waren. Während seiner Zeit als Kundendienst-Ing. von Krupp in Burma / Myanmar für 28 ähnliche Loks mit demselben Getriebe hat er 1964 die Vorzüge dieser verschleißfreien Bremse kennen gelernt.

Alle unsere Anfragen zur FEVE blieben unbeantwortet. Aber Dieter hatte durch seine berufliche Tätigkeit persönlichen Kontakt nach München zum technischen Direktor von Krauss-Maffei. Deren erster Kaufmann war Spanier und ermöglichte uns einen ersten Besuch in Santander im Juli 1996 um uns die Lokomotiven anzusehen und eine Probefahrt zu machen. Dieter war dann noch drei Mal dort und brachte beim letzten Besuch die Lokomotive FEVE 1405 und 12 Containerwagen mit zu uns, wo diese am 21. August 1998 im Brohler

Hafen, verladen auf einen Rheinkahn, eintrafen. Und Dieter hatte die Freude, die Lokomotive selbst mit eigener Kraft vom Hafen zur Werkstatt zu fahren.

Danach erfolgte der Umbau zur Anpassung der Lokomotive für unsere Bahn. Hier kam wieder Dieter ins Spiel. Er besorgte uns die Zeichnungen von Henschel, wieder über den Umweg Krauss-Maffei. Eine Hürde kam noch, die Lok war für unsere Strecke ca. sechs Tonnen zu schwer. Ursprünglich für eine Bergwerksstrecke mit großer Steigung gebaut, war damals mehr Gewicht gefordert worden. Eine Zeichnung der Ballastverteilung zeigte, wo wir aktiv werden mussten. Der Ballast, Graugussklötze von 19,5 kg war überall im Rahmen in Kammern verteilt und mit Zement eingegossen. Diese Kammern mussten angezeichnet und per Flex geöffnet werden. Und das meist ohne Schutz der Trennscheibe, um in die Ecken zu kommen. Dieter übernahm diese statisch empfindliche Aufgabe, unsere Jungmannschaft kümmerte sich dann um das Herausziehen der Klötze.

Nach 10 Jahren Umbauzeit konnten wir die Jubiläums- und Werkstattprobefahrt mit Dieter am 22. August 2008 nach Engeln durchführen, damit am

24. September 2008 die Abnahmefahrt erfolgen konnte.

Nach seinem Ruhestand kam Dieter immer noch lange einmal in der Woche in die Werkstatt um mitzuarbeiten. Leider ist ihm dies heute gesundheitlich nicht mehr vergönnt.

Sehr früh hatte Dieter seine Liebe zur Liebe zur Eisenbahn entdeckt. Geboren in Berlin kam er nach dem Krieg nach Stuttgart-Bad Cannstatt, wo er bei der Maschinenfabrik Esslingen Maschinenschlosser lernen konnte. Er bekam die Lehrstelle, weil er zur Bewerbung eine selbstgebaute E 63 in Spur 0 samt eigener Zeichnung mitbrachte. Mittlerweile hat Dieter über 150 Eisenbahn-Fahrzeuge gezeichnet, alle im Maßstab 1:45. Viele Modellbauer haben Modelle nach seinen Zeichnungen gebaut.

Nach dem Studium in München war Dieter bei drei Lokfabriken, zuletzt bei

der Fa. Jung in Kirchen. Dort wurden überwiegend Panzer gebaut und Dieter kam in das Gemeinschaftsprogramm „Deutsch-Amerikanischer Kampfpanzer 70“. Hierdurch wurde er mit Familie zum gemeinsamen Entwicklungsbüro bei General Motors nach Detroit versetzt.

Danach bewarb er sich beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung in Koblenz und zog im Jahre 1971 mit seiner Familie nach Waldesch. Hier musste das von ihm gebaute Haus natürlich seine Modellbahn in Spur 0 aufnehmen.

Auch engagierte er sich in der Fertigung von Modellfahrzeugen und Gleissystemen in Spur 0. Zusammen mit Günter Obst vertrieben sie die Modelle unter den Firmennamen HEGOB. Die Firma gibt es immer noch, aber ohne Dieter, diese vertreibt heute noch Gleissysteme in den größeren Spurweiten 0 und 1.

Wir danken Dieter von Herzen, würdigen seinen Verdienst um den Erhalt der Brohltalbahn und sein enormes Engagement und freuen uns, dass er bei uns im Vulkan-Express mit seiner Familie und Freunden diesen Geburtstag feiern konnte.

Michael Haubner



▲ Umbau und Anpassung des VT 30 in Brohl im August 1989. Im Bild die Mitarbeiter Thomas Engel, Markus Degen, Joachim Hillenbrand, Michael Rieb, Dieter Hettler, davor Rainer Melles und Michael Haubner. Foto: Michael Haubner

Reportage des Schatzmeisters

Neue Mitglieder der IBS: Wir freuen uns, unser neues Mitglied hier begrüßen zu dürfen:

Hans-Willi Doll, Köln

Laurenz Schneider, Mendig

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

Spendenaktion VT 30: Folgender Betrag ist bis zum 31. Juli 2023 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

244.812 €

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

tend gemacht werden kann. Zusätzlich übersenden wir Ihnen als Ausdruck unseres Dankes ein attraktives Spendenzertifikat. Hier nun alle Spender bis zum 31. Juli 2023:

Joachim Pawlowski, Bonn

Rolf Sonnenberg, Koblenz

Paul Kamps, Koblenz

Karl-Heinz Diekmann, Koblenz

Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn

Kai Sorge, St. Augustin

Michael Riedle, Köln

Ulrich Graffmann, Bonn

Regelmäßig mit einem festen Spendenbetrag unterstützen uns:

Stephan Bläsner, Höhr-Grenzhausen

Hans-Hermann Kleinespel, Mülheim (Ruhr)

Rolf Toonen, Bonn

Tobias Baaden

Originelle Spendenbox

Bekanntlich läuft seit einiger Zeit unsere jüngste Spendenaktion zur Wiederinbetriebnahme des Triebwagens VT 30. Im Werkstattbericht wird regelmäßig zum Stand der Dinge informiert, Tobias Baaden hält uns zum aktuellen Spendeneingang auf dem Laufenden, so auch oben stehend. Ziel ist es, den Triebwagen spätestens zu seinem 70. Geburtstag und zugleich dem 125-jährigen Jubiläum unserer Brohltalbahn im Jahr 2026 wieder in Betrieb zu nehmen.

Im Juli erreichte uns derweil eine wunderbare neue Spendenbox in Form und Gestaltung des Triebwagens. Die Enkeltochter von Hans Merzbach hat sich des Fahrzeugs angenommen und dieses in aufwendiger Handarbeit auf eine Holzschatulle aufgebracht. Im „Dach“ ist ein entsprechender Einwurfschlitz vorhanden – mögen zahlreiche Euros den Weg ins Innere finden.

Wir danken herzlich für diese tolle Idee und werden die Spendenbox an unse-



rem Fahrkartenschalter in Brohl aufstellen. Wer derweil per Überweisung für das Projekt spenden möchte, findet die Bankverbindung auf Seite 2.

Michael Hergarten

Neue Wanderzüge im Oktober

Im Oktober wird der „Vulkan-Expreß“ zum Wandershuttle. Nicht weniger als sieben bestens markierte Wanderwege werden im Zweistundentakt erschlossen. Zum Einsatz kommt mit dem „Vulkan-Expreß Classic“ ein ganz besonderer Zug.

„Vulkan-Expreß“ erschließt sieben Wanderwege

Erstmalig bieten wir in den Herbstfe-

rien (NRW + RLP) ein ganz besonderes Angebot für Wanderer und Naturfreunde an: Neben den regulären Zügen über die Gesamtstrecke bis Engeln, befährt immer mittwochs und freitags ein spezieller „Wanderzug“ den Teilabschnitt im unteren Brohltal bis zum idyllischen Fachwerkbahnhof Burgbrohl. Dabei wird der knapp 100 Meter lange Tunnel durchfahren und der Tönnissteiner Viadukt unweit der dortigen Trasshöhlen gequert. Das Besondere:

Unser Zug ist an diesen Tagen im Zweistundentakt unterwegs und bietet somit flexible An- und Abreisemöglichkeiten zu nicht weniger als sieben spannenden und gut markierten Rund- und Streckenwanderungen!

Ob durch die verwunschene Wolfsschlucht, in die Trasshöhlen oder mit fantastischen Fernsichten über die Eifelhöhen, hier findet jeder seine Lieblingstour:

Katharinaweg



Schweppenburg – Brohl

Reichlich Aussicht verspricht diese Route vom kleinen Haltepunkt Schweppenburg über Niederlützingen zur Reutersley. Ziel sind die Brohler Rheinanlagen.

Empfohlen für: alle Betriebstage ■ ■

→ 9 km 2:40 Std.

Quellenweg



Burgbrohl – Tönisstein – Brohl

Auf meist schmalen Pfaden wandern Sie auf dieser Tour von Burgbrohl über Bad Tönisstein (schöne Aussicht!) das Brohltal abwärts bis nach Brohl.

Empfohlen für: alle Betriebstage ■ ■ ■

→ 10 km 2:40 Std.

Höhlen- und Schluchtensteig



Rundweg ab Bad Tönisstein

Dieser Traumfad führt direkt durch die Trasshöhlen in die Wolfsschlucht mit Wasserfall. Zum Ende der Tour lockt eine großartige Aussicht über das Brohltal.

Empfohlen für: Mittwoch, Freitag & Dampftage ■ ■

↻ 12 km 3:30 Std.

Quellenweg



Burgbrohl – Bad Breisig

Entdecken Sie eine aussichtsreiche Route vom Bahnhof Burgbrohl über die Lützingen Höhen ins Vinxtbachtal und weiter bis Bad Breisig!

Empfohlen für: alle Betriebstage ■ ■ ■

→ 13 km 4:45 Std.

Trasshöhlenweg



Rundweg ab Bad Tönisstein

Ab dem Haltepunkt Bad Tönisstein lädt dieser Geopfad zur Entdeckung der Trasshöhlen, der Wolfsschlucht mit Wasserfall sowie der Mauerley ein.

Empfohlen für: Mittwoch, Freitag & Dampftage ■ ■

↻ 14 km 4:00 Std.

Vulkan- & Panoramaweg



Rundweg ab Burgbrohl

Dieser Weg macht seinem Namen alle Ehre: Entlang von vulkanischen Highlights wie dem Herchenberg genießen Sie zahlreiche schöne Aussichten!

Empfohlen für: Mittwoch, Freitag & Dampftage ■ ■

↻ 15 km 4:20 Std.

Alle Wanderrungen beginnen an unseren Bahnhöfen und sind unter <https://vulkan-express.de/stationen-und-ausfluege/wandern> detailliert mit Karten, Texten, Fotos, Höhenprofilen usw. aufbereitet worden.

Züge im Zweistundentakt

Die An- und Abreise ist flexibel gestaltet – die Züge fahren immer mittwochs und freitags alle zwei Stunden von 10:15 Uhr bis 16:15 Uhr von Brohl bis nach Burgbrohl, wo der Zug nach ca. 20 abwechslungsreichen Minuten eintrifft. Rückfahrten sind zweistündlich von 11:20 Uhr bis 17:20 Uhr vorgesehen, in Brohl wird jeweils die MittelrheinBahn (RB 26) nach Bonn/Köln bzw. Koblenz/Mainz erreicht. Unterwegs halten die Züge an den kleinen Wanderhaltepunkten Bad Tönisstein und Schweppenburg-Heilbrunnen. Die originalen Pappfahrkarten sind hin & zurück für 9€, einfach für 7€ erhältlich.

Zum Einsatz kommt übrigens der sog. „Vulkan-Express Classic“. So nennen wir den „ursprünglichen“ Vulkan-Express aus dem 1980er Jahren – bestehend aus einer Diesellok (D1 oder D2), dem VB 50 und dem offenen Cabriowagen!

Die Idee zu diesem neuen Angebot entstand nach Betrachtung der vielfach gnadenlos zugeparkten Wiesen rund um den Tönisstener Viadukt. Das Gebiet rund um die Trasshöhlen ist landschaftlich hoch attraktiv und zieht mit ihren guten Wanderwegen viele Gäste an. Wir wollen nun einmal ausprobieren, ob wir einen Teil der Wanderer von der Anreise auf der Schiene überzeugen können. Im ersten Schritt versuchen wir dies während der Ferien an zwei Wochentagen ohne regulären Fahrbetrieb. Bei Erfolg ist eine Ausweitung – insbesondere auf Wochenenden – wünschenswert.

Michael Hergarten