Schutzgebühr 2,50 Euro

Mitteilungen der Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspureisenbahn e. V. – 36. Jahrgang – Nr. 4 / 2024

VULKAN EXPRESS
BROHLTAL-EISENBAHN

Die Brohltalbahn

Inhalt

Grußwort / Termine	2
IBS zu Besuch im französischen Zentralmassiv	3
Sachstand zum Projekt Vapor Europa	14
Sanierung Bahnhofsvorplatz	15
Neugestaltung Fahrkartenschalter	15
Dieter Hettler ist tot	16
Günter Voeller ist verstorben	18
Nachruf Dr. Erich-Joachim Günter	19
Werkstattbericht	20
Bericht des Schatzmeisters	22
Bilderbogen Nikolausfahrten	22

Grußwort

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

so kann man sich täuschen: Während des Verfassens meines Vorwortes zur vorhergehenden Ausgabe unserer Vereinszeitschrift „Die Brohltalbahn", Ausgabe 3 / 2024, war ich noch voller Zuversicht und optimistischer Vorfreude über die Ankündigung des Infrastrukturbetreibers, der DB InfraGO AG (frühere DB Netz AG), dass die Wiederherstellung der Emscherbrücke im Vorfeld der Aluminiumhütte bei Spellen noch im Herbst dieses Jahres gelänge.

Die Druckerschwärze der jüngsten Ausgabe war noch nicht trocken, als diese Aussage von der DB InfraGO AG zunächst relativiert und anschließend vollends zurückgenommen wurde. In diesem Jahr sei mit einer Wiederinbetriebnahme nicht mehr zu rechnen.

Sie erinnern sich, liebe Leser und Leserinnen, dass der von uns sogenannte Aluminium-Verkehr zwischen Koblenz und dem Niederrhein ein wichtiges wirtschaftliches Standbein unserer Betriebs-GmbH war (und ist) und wir als Konsequenz der mehrjährigen Einstellung dieser wichtigen Güterverkehre leider dazu gezwungen waren, im Jahr 2023 betriebliche Kündigungen auszusprechen.

Erneut wird bis zum Ende dieses Jahres und voraussichtlich noch bis zum Frühjahr 2025 kein Güterverkehr zur Aluminiumhütte an den Niederrhein erfolgen. Die über mehr als ein Jahr immer wieder verschobenen Zusagen der DB InfraGo AG zur Reparatur der Brücke nach Beseitigung der Hochwasserschäden, haben bislang trotz Einflussnahme auch seitens der Staatskanzlei in Düsseldorf zu keinem verlässlichen Datum zur Befahrbarkeit der Brücke geführt. Nicht alleine wir, sondern auch die Industriebetriebe im und rund um den Hafen Emmelsum werden deshalb zunehmend ungeduldiger.

Zuverlässig und vertrauenswürdig wirkt dieses Geschäftsgebaren der DB nicht und eingedenk der wirklich überschaubaren technischen Maßnahmen bleibt es unverständlich, warum die Baumaßnahmen an einer einzigen Brücke einen derart langen Zeitraum für sich in Anspruch nehmen. Man kann nur hoffen, dass im benachbarten Ahrtal die wesentlich anspruchsvolleren Aufbauarbeiten vieler Brücken zur Wiederinbetriebnahme einer dann auch durchgängig elektrifizierten Ahrtalbahn in dem dafür angekündigten Zeitplan bis zum Dezember 2025 tatsächlich auch erfolgen.

Zweifel daran sind angesichts unserer Erlebnisse um die eine (!) Emscherbrücke erlaubt!

Bei allem Ärger wünsche ich Ihnen, liebe Leser und Leserinnen bei der Lektüre dieses Heftes viel Freude und danke Ihnen am Ende des Jahres für Ihre Treue und Ihr fortgesetztes Interesse an unserer Brohltalbahn!

Ihnen und Ihren Lieben ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest und alle Gute sowie Glück und Gesundheit im neuen Jahr 2025,

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 1 / 2025: 15. Februar 2025

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

Titelbild: *Am 27. Oktober 2024 gelangte Lok 11^{sm} im Rahmen einer Sonderfahrt für die DGEG nach längerer Zeit mal wieder auf die Steilstrecke nach Engeln. Mit den Wagen 109, 31 und 53 am Haken, ist die Lok hier im Bereich des Bahnhofs Brenk zu sehen. Foto: Michael Haubner*

Sonderfahrten / Termine

26. Dezember: Weihnachtsfahrt

31. Dezember: Winterfahrt

11. Januar: Dienstunterricht und anschließender Neujahrsempfang für alle Aktiven

12. / 26. Januar & 09./23. Februar: Winterfahrten

29. - 23. Februar: Messestand „Reise & Camping" Essen

09. März: Messestand „rad + freizeit" in Siegburg

20. April: Saisonbeginn 2025

IBS zu Besuch im französischen Zentralmassiv

▲ *Mit 20 Teilnehmern von vier bis 81 Jahren machte sich die IBS auf den Weg zum Velay-Express. Erstes Highlight war die Bereisung des nördlichen Streckenabschnitts von Le Chambon sur Lignon bis Raucoules im Rahmen einer Sonderfahrt mit dem Schienenbus (Autorail), begleitet von Pierrik Géranton als Lokführer (vierter von rechts) und Christoph Boissau (hockend, mit Fahne) als Zugführer.*

Foto: Marc Giermann

Seit 2019 pflegt die IBS eine internationale Vereinspartnerschaft mit den Kollegen vom Velay-Express südwestlich von Lyon. Ebenfalls in einer vulkanischen Region gelegen, betreiben unsere Freunde dort eine steigungsreiche Meterspurbahn im touristischen Personenverkehr. Und beide Vereinigungen haben jeweils eine ehemals portugiesische Mallet-Dampflok erworben, die auf ihre Inbetriebnahme warten. Diese als internationales Projekt geplante Aufarbeitung war schon mehrfach Inhalt unserer Berichte und wird auch auf den Seite 14 von Heinz-Wolfgang Lehner aktuell beschrieben.

Neben ungezählten Videokonferenzen und Mailkontakten zum Dampflokprojekt haben sich die Vorstände beider Vereine in den letzten Jahren mehrfach gegenseitig besucht. Nun war es an der Zeit, den Velay-Express auch für unsere „einfachen“ Mitglieder zum Ziel einer Studienreise zu machen!

Und so begaben sich am Nachmittag des 10. Oktober 2024 insgesamt 20 reiselustige IBS-ler zwischen vier und 81 Jahren auf die über 800 km lange Reise ins Velay. Entlang der Mosel führte uns die gewählte Route zunächst nach Luxembourg, wo in einen französischen Regional-Express (TER) nach Nancy umgestiegen wurde. War in unserem Land das Deutschland-Ticket nutzbar und die Zugreise in Luxembourg grundsätzlich kostenlos, begann ab der französischen Grenze die – für viele Teilnehmer erstmalige – Nutzung des Interrail-Passes, bei dem ab jetzt jede einzelne genutzte Zugfahrt fein säuberlich einzutragen war. Anfangs geschah dies noch durch gegenseitiges Abschreiben, doch wurde im Laufe der Reise schnell jeder einzelne Teilnehmer zum Interrail-Profi.

Die pünktliche (!) Ankunft in Nancy ermöglichte ein schnelles Einchecken im bahnhofsnah gelegenen Hôtel Foch, das über einen herrlichen hölzernen Aufzug verfügte, der uns auf den sechs Etagen verteilte. So konnte auch das Abendessen in einem italienischen Restaurant um eine halbe Stunde vorgezogen werden, schließlich sollte es am nächsten Tag bereits im Morgengrauen weitergehen.

Im TER weiter nach Süden

Und so kam es auch. Nach einem erfreulich reichhaltigen Frühstücksbuffet waren alle um 07:30 Uhr pünktlich an der Rezeption um gemeinsam zum Bahnhof zu gehen. Dort spielte bereits zur frühen Stunde jemand an dem in der Bahnhofshalle aufgestellten Klavier. Melodiös ging es dann auch auf dem Bahnsteig zu, werden doch sämtliche Ansagen in Frankreich durch eine eingängige Melodie gemäß der 2005 eingeführten neuen „Identité Sonore“ der SNCF angekündigt. Diese vier Töne sind für die SNCF seit 20 Jahren DAS Markenzeichen – und einfach schön!

Auf der einstigen Hauptmagistrale von Lothringen und Luxembourg in Richtung Südfrankreich reisten wir sodann im sehr bequemen TER-Triebwagen über Neufchâteau nach Culmont-Chalindrey, wo das bimodale Fahrzeug (25kV/50Hz-Oberleitungs- und Dieselbetrieb) aufgrund einer Systemwechselstelle nach dem Kopf machen auf den Dieselantrieb umschaltete und bis Dijon Ville weiterfuhr.

Von der einstigen Bedeutung der Strecke ist im Personenverkehr nicht viel geblieben: Nur noch zwei tägliche TER-Zugpaare befahren den Abschnitt zwischen Neufchâteau und Dijon, der TGV-Verkehr läuft über die Neubaustrecken via Strasbourg (!) nach Dijon, was ihn unter dem Strich nicht schneller macht als den TER, aber deutlich teurer. Mit einem fast fernverkehrsmäßig ausgestatteten TER ging es sodann weiter bis Lyon Part Dieu, von wo uns dann ein doppelstöckiger Vortortzug mit 2+3-Bestuhlung und sehr starker Auslastung bis in die ehemalige Bergbau- und Industriestadt Saint Étienne brachte. Trotz einer hangrutschbedingt reduzierten Streckenkapazität und einer sehr starken Auslastung des Zuges trafen wir auch dort pünktlich ein.

Knapp zwei Stunden Mittagspause ermöglichten nun Jedem, sich die Beine zu vertreten, zu Mittag zu essen oder auch einfach mal den mitreisenden kleinen Sohn auf den Spielplatz zu begleiten. Mit dem ersten nach einer Stellwerksstörung wieder fahrenden Zug ging es dann am Nachmittag pünktlich bis in die Nachbarstadt Firminy, wo bis 1991 die Personenzüge nach Dunières abfuhren, dem ursprünglichen Ausgangspunkt des 203 km langen Meterspurnetzes im Vivarais, dessen verbliebene Abschnitte Ziel unserer Reise waren!

In Firminy erwartete – vor allem mich als Reiseleiter – ein kleiner Schock: Die seitens des Linienbusunternehmens noch eine Woche zuvor bestätigte Abfahrtshaltestelle unseres Busses befand sich inmitten der Fahrgeschäfte einer beachtlich großen Kirmes! Schnell war uns klar, dass hier kein Bus abfahren würde. Ein Aushang verwies auf die gerade einmal 300 m entfernte Ersatzhaltestelle. Doch statt dem Aushang zu glauben, folgten wir dem Rat einer hilfbereiten Passantin und landeten prompt an der falschen Haltestelle. Die gute Frau hatte offensichtlich den Stadtbus der Linie 30 mit dem Überlandbus H30 verwechselt. Nun ja, der Umweg bescherte uns einen kurzen

▲ *Fahrtrichtungwechsel und Umschalten von E- auf Dieselantrieb im Bahnhof von Culmont-Chalindrey auf der nur noch zwei Mal täglich durchgängig befahrenen Strecke von Nancy nach Dijon.* *Foto: Michael Hergarten*

▲ *Ab Firminy ging es per Linienbus weiter ins Velay. Gut gelaunt erreichten wir bald den Umsteigepunkt Yssingeaux und schließlich unser Ziel Le Chambon sur Lignon.* *Foto: Michael Hergarten*

Blick auf die Innenstadt von Firminy, bevor wir pünktlich mit Sack und Pack doch noch an der richtigen Station ankamen – und just in diesem Augenblick bog unser Bus um die Ecke. In knapp zweistündiger Fahrt brachte uns der Bus nun zum Ziel in Le Chambon sur Lignon.

Schon auf diesem Weg konnten wir eine Besonderheit des Velays entdecken, bietet doch dieses Hochplateau zwischen den Flüssen Rhône und Loire immer wieder herrliche Fernblicke auf die Gipfel des Zentralmassivs. Mehrere Hundert Höhenmeter überwindend, führte die Busfahrt durch die herrliche Landschaft des Zentralmassivs durch ursprüngliche Dörfer zunächst bis Yssingeaux, wo am dortigen „Gare Routière“, der sich übrigens auf der Trasse der ehemaligen Meterspurbahn befindet, ein minutengleicher (!) Umstieg in die Linie H41 zu absolvieren war. Diesen durchaus wackelig erscheinenden Anschluss hatten wir uns im Vorfeld durch das Busunternehmen natürlich bestätigen lassen, aber den-

▲ *Per Sonderzug im Autorail 313 erkundeten wir ab Le Chambon sur Lignon den nördlichen Streckenteil bis Raucoules.* *Foto: Michael Hergarten*

▲ *Fotostopp am Aussichtspunkt „Belvédère" mit Blick in die Lignon-Schlucht. Die Möglichkeit zum Fotografieren des Triebwagens auf der hohen Stützmauer wurde reichlich genutzt.* *Foto: Michael Hergarten*

noch zeigte sich der zweite Busfahrer ob der großen Gruppe etwas überrascht. Man muss bedenken, dass derartige Buslinien in Frankreich oft nur ein bis zwei Mal am Tag verkehren – für wen, wussten wir kurz darauf, als wir uns im voll besetzten Bus inmitten unzähliger Schüler wiederfanden, die an diesem Freitag offenbar erst gegen 17 Uhr Schulschluss hatten! An fünf Bussteigen hielten zehn Busse, die dann zeitgleich abfuhren.

Pünktlich und zu einem Fahrpreis von nur 3 € (!) pro Person (man vergleiche das einmal mit der Anmietung eines Busses...) erreichten wir am frühen Abend unser Quartier im Hôtel de la Plage im gemütlichen Städtchen Le Chambon sur Lignon. Der Strand (la plage) war nicht ganz wörtlich zu nehmen (1.200 m bis zum Strand), aber der Blick auf den Fluss Lignon war garantiert. In einem Restaurant am zentralen Platz und unweit des Bahnhofs ließen wir den Abend bei einem reichhaltigen Abendessen ausklingen. Wie man tags darauf hörte, haben die letzten unserer Gruppe nachts das Lokal abgeschlossen...

Sonderfahrt beim Velay-Express

Am späten Vormittag des Samstags stand nun ein erstes Highlight der Reise an: In dem eigens angemieteten Autorail 313 (Schienenbus) aus den 1930er Jahren wollten wir den Nordteil der insgesamt rund 27 km langen Strecke des Velay-Express erkunden. Schon von weitem war das charakteristische und quer zur Fahrtrichtung ausgerichtete Signalhorn des Billard-Triebwagens zu hören, so dass die ersten bereits aufgeregt zum Bahnhof von Le Chambon eilten. Nach zahlreichen Fotos im Bahnhofsbereich und dem Einstieg der Gruppe, startete die Fahrt mit Zugführer Christoph Boissau in Richtung des heutigen Endbahnhofs Raucoules.

Der freie Blick nach vorne macht Schienenbusse vielfach sehr beliebt. Und so konnten einige von uns auch hier neben dem in einem rustikalen „Käfig" sitzenden Lokführer in der markanten Kopfrundung des Triebwagens Platz nehmen. Auf diese Weise hat selbst mein vierjähriger Sohn Leo sehr schnell erkennen können, wo die Gleise bereits frisch saniert sind und wo es eben noch mehr Ecken als Kurven gibt. Lange Waldabschnitte mit dichtem Gehölz machten jedem Teilnehmer klar, welcher Aufwand hier für den Streckenfreischnitt betrieben werden muss. So haben die Folgen des Windbruchs unsere Freunde in diesem Jahr noch bis in den Mai hinein beschäftigt!

Nach rund 45 Minuten Fahrzeit und einem Fotohalt an der imposanten Stützmauer „Belvédère" mit Blick in die Lignon-Schlucht war der Bahnhof Tence mit seinen weitläufigen Anlagen erreicht. Im alten Lokschuppen konnten wir die schadhaft abgestellte Malletlok 101 besichtigen, die bis zum letzten Jahr Stammlok des Velay-Express' gewesen war. Vor dem Schuppen lag eine echte Besonderheit: Eine Drehscheibe, die es hier in jedem größeren Bahnhof gibt. Wie zu Zeiten der Chemin de fer du Vivarais werden hier die Dampfloks gedreht. Ein wesentlicher Grund dafür waren die

früher zahlreich eingesetzten Mallet-Lokomotiven, die so mit ihrem beweglichen Vorderrahmen immer vorwärts in die Kurven einfahren konnten, was die Abnutzung der Schienen verringern half.

Direkt benachbart zum Lokschuppen besticht die große Wagenhalle, die bis vor einigen Jahren als Werkstatt genutzt worden ist, durch ihre Größe, was die wettergeschützte Unterbringung zahlreicher Personenwagen ermöglicht. Was gäben wir in Brohl für solche Möglichkeiten…

Nach weiteren 30 Minuten Fahrt traf unser Sonderzug in Raucoules ein, wo uns die Präsidentin des VfV, Céline Agoutin, gemeinsam mit Pierrik Géranton, Fabian Grégoire und weiteren VfV-Mitgliedern herzlich empfing. Und so ergab sich auch hier die Möglichkeit, zusammen mit den französischen Kollegen die zahlreichen Fahrzeuge sowie die neue Werkstatthalle zu besichtigen. Dort trafen wir auch auf die Dampflok E 166, die Schwesterlok unserer in Brohl auf Aufarbeitung wartenden E 168. Die Lok zeigte sich weitestgehend zerlegt und wurde in der Zwischenzeit intensiv befundet und dokumentiert. Unsere Kollegen sind sehr zuversichtlich, diese Maschine mit vergleichsweise geringem Aufwand wieder in Betrieb nehmen zu können (s. auch S. 14).

Die weitläufigen Anlagen des einstigen Abzweigbahnhofs in Richtung Yssingeaux und die Gestaltung des Bahnhofs samt Umfeld haben uns sehr beeindruckt. Hieran wurde auch das Bemühen des Gemeindeverbands und der Departementverwaltung deutlich, den Velay-Express und die von ihm ausgehenden Radwege zu einer touristischen Besonderheit der Region zu entwickeln.

Im Bahnhofsgebäude ist übrigens ein kleines, aber sehr sehenswertes Museum zur Geschichte des Meterspurnetzes untergebracht. Ein für deutsche Besucher besonders amüsantes Ausstellungsstück ist die Tasche eines Streckengehers, weist sie doch im Deckel eine passende Öffnung zum Mitführen einer Weinflasche auf. Während an der Drehscheibe bereits die Dampflok 040T N° 22 (Corpet-Louvet) für den morgigen Betriebstag angeheizt wurde, konnten wir im neu eröffneten Restaurant „Table des 2L“ ein mehrgängiges Mittagessen genießen. Auch dies ist übrigens ein Zeichen für die loebenswerte Strategie der kommunalen Touristiker, den Besuchern und Fahrgästen an dem durchaus einsam gelegenen Startpunkt des Velay-Express eine angemessene gastronomische Versorgung zu bieten.

▲ *Zwischenstopp in Tence. Im Vordergrund ist die Drehscheibe vor dem Lokschuppen erkennbar. Hinter dem Triebwagen befindet sich die ehemals als Werkstatt genutzte Wagenhalle.* *Foto: Heinz-Wolfgang Lehner*

▲ *Ein gemeinsamer Werkstattrundgang mit unseren französischen Freunden in Raucoules führte auch zur Schwesterlok unserer E 168, der ebenfalls aus Portugal stammenden Lok E 166. Die Aufarbeitung beider Maschinen ist fester Wille von VfV und IBS.*

Foto: Michael Hergarten

Nach weiteren Erkundungen vor Ort brachte uns der Triebwagen am späten Nachmittag zurück nach Le Chambon sur Lignon. Dabei wurde durchaus bewiesen, dass auch auf kurvenreichen Meterspurgleisen attraktive Reisezeiten zu erreichen sind…

Am Abend konnten wir in dem bereits bekannten Restaurant gemeinsam mit unseren französischen Freunden erneut ein sehr schmackhaftes Abendessen bei vielen guten Gesprächen genießen. Auch hier soll es dem Vernehmen nach spät geworden sein…

▲ *Im Bahnhofsgebäude von Raucoules ist ein kleines, aber sehr sehenswertes Museum zur Geschichte der Schmalspurbahnen im Velay untergebracht.* *Foto: Michael Hergarten*

▲ *Ein besonderes Exponat war sicherlich die Tasche eines Streckengehers mit passender Öffnung für eine Weinflasche (Mitte rechts)* *Foto: Heinz-Wolfgang Lehner*

► *Ein netter deutschsprachiger Gruß im Restaurant in Le Chambon sur Lignon.* *Foto: Michael Hergarten*

▲ *Geselliges Beisammensein in Le Chambon sur Lignon. Gemeinsam mit Kollegen vom VfV genossen wir einen wunderbaren Abend bei guten Gesprächen und leckerem Essen.* *Foto: Michael Hergarten*

Volldampf auf dem Velay-Plateau

Am Sonntag hieß es dann bei bestem Wetter „Volldampf voraus!“ Gegen 11 Uhr fanden wir uns mit unserem Gepäck am Bahnhof ein, um der sonntäglichen Zugkreuzung zwischen dem vom Vortag bekannten Autorail 313 und dem planmäßigen Dampfzug beizuwohnen. Mit dem Konzept, mit zwei Zügen von beiden Endbahnhöfen aus zu starten, ermöglicht der Velay-Express sowohl Ganztagesausflüge, als auch Kurztouren mit Umstieg zwischen Schienenbus und Dampfzug in Le Chambon – das ist im Sinne der Reisenden gut durchdacht!

Um 11:15 Uhr traf als zweiter Zug auch der leicht verspätete Dampfzug ein. Während die Lok am örtlichen Wasserkran ihren Durst stillte, verluden wir unser Reisegepäck im Gepäckwagen und freuten uns auf die nun folgende steigungsreiche Strecke hinauf nach Saint-Agrève. Dieser Streckenabschnitt hatte es in sich! Bei fast ständiger Steigung musste die vergleichsweise kleine Dampflok N° 22 kräftig arbeiten! Gerade in den zahlreichen in Steigungsabschnitten gelegenen engen Gleisbögen kam die Lok inmitten der noch feuchten Waldabschnitte mitunter gehörig ins Schleudern. Lokführer Pierrik Géranton bewies hier wahres Können, hat er es mit feinfühliger Hand am Regler

▲ *Am nächsten Morgen erwartete uns eine Dampfzugfahrt auf dem südlichen Streckenabschnitt nach Saint-Agrève. Während der Zugkreuzung mit dem Schienenbus 313 in Le Chambon sur Lignon fasst die Dampflok Wasser für den folgenden steigungsreichen Abschnitt.* *Foto: Michael Hergarten*

▲ *Am Endpunkt Saint-Agrève angekommen, wird die Lok für die Rückfahrt auf der Drehscheibe mit Muskelkraft gewendet.* *Foto: Michael Hergarten*

▲ *Steigungsreich geht es bei lautem Getöse der Dampflok über das Velay-Plateau.* *Foto: Michael Hergarten*

▲ *Etwa zwei Drittel der Gruppe erkundeten den stillgelegten und abgebauten Teil der Schmalspurbahn zwischen Saint-Agrève und Lamastre per Fahrrad. Der als „Dolce Via" vermarktete Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse beeindruckte mit hohen Viadukten und zahlreichen Tunnels.* *Foto: Jana Dargel*

doch geschafft, den Zug stets am Rollen zu halten! Nicht immer sah es danach aus – und so betätigten sich einige Pilzsammler an der Strecke kurzzeitig sogar im Nachschieben des Zuges! Doch schließlich schnaufte unser Zug unter gewaltigem Getöse aus dem letzten Waldabschnitt und fuhr triumphierend mit nur 15 Minuten Verspätung in den Endbahnhof Saint-Agrève ein!

Auch hier wurde die Lok natürlich auf einer Drehscheibe gewendet und wir hatten die Gelegenheit, auch den dortigen Lokschuppen zu besichtigen. Dieser dient als „Heimat" für den von uns angemieteten Schienenbus, beherbergt darüber hinaus aber auch den zweiten, größeren Gelenktriebwagen (Double-Rame 222).

Seit 1968 enden in Saint-Agrève die Gleise der Schmalspurbahn, aber unsere Bereisung des Streckennetzes sollte ja noch weitergehen – per Fahrrad! Auf der alten Bahntrasse wurde in den vergangenen Jahren ein spektakulärer Radweg angelegt, der als „Dolce Via" vermarket wird. Über den früheren Verzweigungsbahnhof Le Cheylard kann man so u. a. nach Lamastre fahren, dem Ausgangsbahnhof des zweiten noch erhaltenen Streckenteils, der hinunter zur Rhône führt.

So war also auch unser Plan… Mit dem örtlichen Intersport-Geschäft war vereinbart, sich gegen 14 Uhr dort zu

▲ *Die fantastische Ausblicke bei schönstem Wetter veranlassten zu zahlreichen Zwischenstopps.* *Foto: Jana Dargel*

treffen und das Reisegepäck gegen Leihfahrräder einzutauschen. Den Laden haben wir auch schnell gefunden, aber es war alles verlassen und verschlossen. Niemand vor Ort, niemand telefonisch oder per Mail erreichbar. Große Enttäuschung machte sich breit. Als auch die hilfsbereiten Nachbarn

erfolglos versucht hatten, den Inhaber auf seinem Handy zu erreichen, zogen wir enttäuscht und durchaus traurig in Richtung der Bushaltestelle ab, wo 1,5 Stunden später ein Linienbus nach Lamastre abfahren sollte, auf den auch die Nichtradler warteten.

Doch dann geschah ein kleines Wunder: Zufällig überholte uns im Stadtzentrum ein Auto mit Intersport-Werbung – und verschwand an der nächsten Straßenecke. „Der Mann sucht uns“, war schnell einhellige Meinung. Und so war es: Auf seiner zweiten Runde durch den Ort konnten wir ihn anhalten. Der Gute hatte sich mit 13 Uhr eine falsche Zeit notiert und schon gedacht, wir kämen nicht. Die Frage, ob wir denn noch radeln wollten, war schnell bejaht und 30 Minuten später waren wir startklar und das gesamte Gepäck in seinem Transporter verschwunden. Als kleine Wiedergutmachtung spendierte er der ganzen Gruppe aufpreisfrei E-Bikes und stellte auch den Anhänger für Leo gratis zur Verfügung gestellt. Ende gut, alles gut!

Und wahrlich, diese Radtour erwies sich als ein besonderes Highlight der gesamten Reise! Auf einer beeindruckenden Streckenführung (es fielen Vergleiche zur Rhätischen Bahn...) führte die ehemalige Bahntrasse durch Tunnels, über große Viadukte und in etlichen aussichtsreichen Schleifen durch die malerische Landschaft des östlichen Zentralmassivs. Auf den ersten 17 Kilometern ging es dabei konsequent mit ca. 3 % Gefälle bergab, wobei 500 Höhenmeter verloren wurden! Die häufigen begeisternden Aussichten, die zahlreichen Kunstbauten oder auch die Infotafeln an ehemaligen Bahnübergängen oder aufgelassenen Bahnhöfen veranlassten uns zu zahlreichen Zwischenstopps – bis erste Teilnehmer angesichts der gerademal zu einem Drittel absolvierten Strecke auf den Sonnenuntergang gegen 19 Uhr hinwiesen... Wie recht sie hatten!

Die verspätete Abfahrt machte sich jetzt bemerkbar. Wenn wir noch im Hellen in Lamastre eintreffen wollten, müssten wir mit unseren unbeleuchteten E-Mountainbikes das Tempo erhöhen. An der Stelle war ich wirklich froh darüber, dass nun alle eine elektrische Unterstützung hatten! Denn zwar ging es zunächst noch auf eindrucksvoller Strecke entlang des L'Eyrieux weiter abwärts bis zur Kleinstadt Le Cheylard, aber ab dort wartete noch ein etwa 8 km langer Anstieg (2,5 %) bis zum 320 Meter langen Scheiteltunnel bei Les Nonières auf uns. Eine gerissene Kette (hallo Uli) oder die „falsche Weichenstellung“ vorauseilender Schnellradler, die am Abzweigbahnhof falsch abgebogen waren (hallo Marc, hallo Gerhard), führten punktuell noch zu Verzögerungen im Betriebsablauf, aber letztlich sind wir vor Eintritt der Dunkelheit wohlbehalten angekommen! Eine solche Steigungsstrecke von 200 Höhenmetern dank E-Antrieb trotz Kinderanhänger konsequent mit 25 km/h hinauffahren zu können, das hatte etwas! Es war also eine „Wahnsinnstour“, bei deren Ausfall wir auf dieser Reise wirklich etwas verpasst hätten!

Im Hôtel des Négociants in Lamastre trafen wir dann auch unsere sieben Nichtradler wieder, die bequem im Linienbus gefahren waren und nun schon etwas ungeduldig aufs Abendessen warteten. Direkt im Restaurant des Hotels konnten wir auch diesmal wieder gut speisen und hatten einen wirklich sehr schönen Abend! Um 23:45 Uhr wurden wir aus dem Lokal hinauskomplimentiert.

▲▼ *Die zahlreichen Kunstbauten der Strecke ließen Vergleiche zur Rhätischen Bahn aufkommen. Wie schön wäre es wohl, hier mit einem Zug fahren zu können!?*

Fotos: Michael Hergarten

Heimwärts – aber auf Schmalspur

Am folgenden Montag stand auch schon der letzte Teil der Reise, und damit die Heimfahrt, bevor. Aber auch diese sollte auf ganz besondere Weise stattfinden, schließlich „fehlte“ uns noch der zweite in Betrieb befindliche Abschnitt des einstigen Meterspurnetzes, die Strecke des touristischen Train de l'Ardèche zwischen Lamastre und St. Jean de Muzols bei Tournon!

Um 9 Uhr empfing uns erneut Pierrik Géranton, dieses Mal allerdings nichts als VfV-Mitglied, sondern als Geschäftsführer des Train de l'Ardèche. Nachdem unser Reisegepäck im bereitstehenden Autorail verstaut war, konnten wir auch hier die umfangreichen Bahnanlagen und die große Werkstätte besichtigen. Besonderheit des Zugbetriebs bei dieser liebevoll „Mastrou“ genannten Strecke ist der Einsatz mehrerer originaler Dampflokomotiven, darunter auch einer mächtigen CC-Mallet.

Im Gegensatz zum ausschließlich ehrenamtlich betriebenen Velay-Express wird diese Bahn als Wirtschaftsunternehmen geführt. Während der Saison findet, zumindest im unteren Abschnitt, fast täglicher Betrieb statt und in enger Zusammenarbeit mit Kreuzfahrtschiffen auf der Rhône gibt es zahlreiche Sonderzüge. So werden wesentlich höhere Fahrgastzahlen erreicht und anscheinend auch mehr Geld erwirtschaftet, um z.B. die Gleise in einem deutlich besseren Zustand zu halten.

Unsere anschließende Fahrt im Schienenbus 214, wiederum ein anderer Typ als die bereits gesehenen Exemplare, hatten wir wieder als Sonderzug gebucht. Bei freiem Blick in alle Richtungen genossen wir die teils flotte Fahrt durch das wunderschöne Tal des Doux. Das sind die Momente, in denen mir jedes Mal bewusst wird, wie schön eine Fahrt mit der Eisenbahn sein kann, während man auf der Straße kilometerlang durch öde Gewerbegebiete fährt und von der Schönheit der Landschaft nichts mitbekommt.

▲ *Am folgenden Morgen begann die Rückreise nach Deutschland. Zuvor bestand die Möglichkeit, die umfangreichen Werkstatt- und Abstellanlagen in Lamastre zu besichtigen.*
Foto: Michael Hergarten

▲▼ *Im Schienenbus ging es als Sonderfahrt auf die erste Etappe von Lamastre bis zur Rhône. In flotter Fahrt führt die Route durch die beeindruckende Doux-Schlucht.*
Fotos: Michael Hergarten

Pierrik hatte unseren Fahrplan so gestaltet, dass wir in Colombier-le-Vieux einen mit Dampflok 414 bespannten Charterzug kreuzen konnten. Der von einer Flusskreuzfahrtgesellschaft gecharterte Zug endete in Colombier, befuhr also nur den unteren Teil der Strecke, welcher durch die beeindruckende Doux-Schlucht führt. Dieser als Train des Gorges (Zug der Schluchten) vermarktete Abschnitt sticht landschaftlich absolut heraus und ist das Hauptstandbein der Bahn. Im Sommer fahren hier mehrere Zugpaare täglich, gefüllt mit Hunderten Touristen. Und so ist auch der Bahnhof von Colombier entsprechend gestaltet: Ein halbhoher Bastzaun ist um die Drehscheibe aufgestellt, an dem sich auch an diesem Tag die Fahrgäste drängten, um das Drehen der schweren sechsachsigen Malletlok per Hand (!) als Video oder Foto festzuhalten. Danach gab es spontanen Beifall für das Lokpersonal. Die Szenerie wirkt also durchaus ungewohnt, aber nicht minder beeindruckend (vgl. auch Heft 3/2022)!

▲▼*In Colombier-le-Vieux begegnete uns die sechsachsige Mallet N° 414, die einen Charterzug für ein Flusskreuzfahrtunternehmen bis hierher durch den imposantesten Teil der Schlucht brachte.* *Foto: Michael Hergarten*

Kaum war die Lok gedreht, pfiff Pierriks Sohn, der unser Lokführer war, zur Weiterfahrt – schließlich hatten wir einen Anschluss zu erreichen und man hatte sich noch etwas Besonderes für uns ausgedacht! Also genossen nun auch wir die eindrucksvolle Fahrt durch die Doux-Schlucht, vorbei an Wasserkraftwerken und durch einen Tunnel. Im Bahnhof von Troye stellte man dann die Weiche ins Nebengleis und erklärte uns, dass uns der zurückkehrende Dampfzug hier überholen wird, so dass wir die Gelegenheit haben, ihn nochmals zu sehen und zu fotografieren. Eine klasse Idee – doch vom Dampfzug war auch nach 15 Minuten noch nichts zu hören und zu sehen und erste Teilnehmer wurden angesichts unseres Anschlussbusses um 11:36 Uhr, der uns vom Ardèche-Bahnhof zu jenem der SNCF bringen sollte, etwas nervös... Doch Pierrik blieb ganz entspannt, verwies auf seinen professionellen Bildfahrplan, nach welchem der Dampfzug zur Minute 17 durchfahren und wir zur Minute 20 folgen sollten. Erst da wurde uns klar, dass wir nur noch drei Minuten Fahrzeit vom Endbahnhof entfernt standen! Und siehe da, um Punkt 11:17 Uhr schallte ein Pfiff durchs Tal und der Dampfzug zog an uns vorbei! „Précision suisse“, gab Pierrik mit verschmitztem Lächeln zu Protokoll!

Und so endete unsere Schmalspurreise pünktlich im neu gebauten Bahnhof von St. Jean de Muzols, dem heutigen Endpunkt der Bahn. Der früher noch weiterführende und teils per Dreischienengleis in der rechten Rhônestrecke verlaufende Abschnitt bis Tournon

wurde leider abgebaut. Entsprechend mussten wir nun wieder auf die Straße ausweichen. Hier hat das örtliche Busunternehmen übrigens eine herausragende Flexibilität gezeigt, denn im Grunde fährt diese Linie außerhalb der Sommersaison nur als Anrufbus! Zunächst hatte es bei der Planung geheißen, der Bus habe nur neun Fahrgastplätze, könne uns also nicht befördern. Etwas später bat man uns aber, uns Mitte September nochmal zu melden, wenn die neuen Schulpläne bekannt seien. Und so kam es, dass man für unsere Anruffahrt einen großen Bus organisieren konnte! Wieder fuhren wir also für 85 Cent pro Person und wurden direkt vor dem SNCF-Bahnhof von Tain-l'Hermitage abgesetzt.

Dort empfing uns wieder die identité sonore der SNCF mit ihren vier bezaubernden Tönen und bald darauf erschien pünktlich auf die Minute der gut ausgelastete TER durch das Rhônetal nach Lyon Part Dieu. Anders als auf der Hinfahrt schalteten wir ab Lyon nun den Turbo ein und fuhren, in völligem Kontrast zu den besuchten Schmalspurbahnen, mit über 300 km/h per TGV in rund zwei Stunden nach Paris. Dort stand dann ein Bahnhofswechsel an, was mit einer Gruppe durchaus eine Herausforderung ist. Per Metro hätten wir nochmals umsteigen und zudem ein Treppauf und Treppab in den Tunneln überwinden müssen. Und so entschieden wir uns für die Buslinie 91, die uns entlang der Bastille in ca. 20 Minuten zum Gare de l'Est brachte. Per TGV starteten wir sodann auf die nächste Etappe zurück nach Luxembourg, nicht jedoch ohne eine Schnellbremsung und eine anschließende Standzeit von 30 Minuten auf freier Strecke „mitgenommen" zu haben. Die Blicke auf die Uhr wurden angesichts des Umstiegs in Luxembourg zwar häufiger, die meisten Gemüter konnten mit Hinweis auf die 40-minütige Umsteigezeit aber beruhigt werden. Und so genossen wir – teils im TGV-Bistro – eine flotte Fahrt im Abendlicht durch die Champagne.

In Luxembourg verabschiedete ich mich mit Leo angesichts der vorangeschrittenen Uhrzeit und legte eine weitere Übernachtung ein. Alle anderen erreichten problemlos den RE 11 zurück nach Koblenz, wo die Reise gegen 23 Uhr endete.

▲ *Überholung unseres Schienenbusses durch den zurückkehrenden Dampfzug im Bahnhof Troye.* *Foto Michael Hergarten*

▲ *Nach schneller Fahrt von Lyon bis Paris und dortigem Bahnhofswechsel ging es per TGV weiter nach Luxembourg und in Richtung Heimat.* *Foto: Michael Hergarten*

Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals bei allen Teilnehmern für die wirklich gelungene gemeinsame Reise bedanken! Ihr wart eine tolle Truppe und habt bewiesen, dass man auch mit ganz unterschiedlichen Charakteren eine harmonische Gruppenreise machen kann! Merci! Vielen Dank auch an Heinz-Wolfgang Lehner, der bereits im Vorfeld bei der Planung ganz wesentlich unterstützt hat und auch vor Ort mit seinen guten Französischkenntnissen maßgeblich zum gelungen Ablauf beigetragen hat! Und zum Schluss sei auch meiner Cousine Larissa gedankt, die zwar nicht mitgefahren ist, aber uns im Vorfeld bei einem Parisbesuch schon mal die Bustickets für den Bahnhofswechsel besorgt hat, so dass wir dort keine Zeit verloren haben! Es war eine tolle Reise und ich freue mich schon jetzt auf die Planung der nächsten!

Michael Hergarten

Sachstand zum Projekt Vapor Europa

Leider haben sich die bislang verfolgten Pläne zur Finanzierung der beiden ehemals portugiesischen Dampfloks E 166 und E 168 mit Geldern der EU über das LEADER-Programm nicht realisieren lassen, da dessen maximale Förderhöhe viel zu gering ist. Daher müssen nun neue Quellen „angebohrt“ werden.

Unsere französischen Kollegen vom Velay-Express benötigen dringend eine neue Dampflok für die Saison 2025. Die Mallet 020+020-T Blanc & Misseron N°101 ist mit einem Schaden abgestellt, und die 040-T Corpet & Louvet n°22 hat demnächst Fristablauf. Da beide Loks nicht dem Velay-Express gehören und man sich mit den Eigentümern zunächst über die Finanzierung der Arbeiten einigen müsste, halten die Kollegen es für einfacher und schneller, ihre Lok E 166 (ex CP) zu restaurieren und als erste eigene Dampflok in Dienst zu nehmen. Die Lok soll dabei gemäß dem Nummernschema des VE die Nummer MD 406 bekommen.

▲ *Die Schwesterlok unserer portugiesischen Mallet E 168 befindet sich zur Befundung in der Werkstatt von Raucoules.* *Foto: Michael Hergarten*

Die Maschine wurde in der Zwischenzeit auseinandergenommen und der Kessel komplett 3D-gescannt und vermessen. Er befindet sich – wie die gesamte Lok – in erstaunlich gutem Zustand. Die dabei erarbeitete Dokumentation ist so umfangreich, dass der Kessel von den Aufsichtsbehörden wie eine Neukonstruktion betrachtet werden und nach der Aufarbeitung eine CE-Zulassung erhalten kann, so die Erwartung unserer Kollegen. Damit wäre die Maschine auch europaweit einsetzbar! Natürlich sind trotzdem noch viele Aufgaben zu erledigen. So müssen u. a. im Kessel sämtliche Rohre und die Rohrrückwand erneuert werden.

Aufgrund des ermittelten Zustands gehen die Kollegen davon aus, die Lok zu deutlich geringeren Beträgen aufarbeiten zu können, als wir sie – etwa wegen eines Kesselneubaus für unsere E 168 – zu erwarten haben. Zur Finanzierung will der VfV das sogenannte Crowdfunding über die Internetplattform ULULE nutzen. Für uns ist dieses Verfahren gänzlich neu, während im Velay damit schon einmal erfolgreich Geld für die Restaurierung des kleinen Billard Triebwagens A-80-D n° 313 aufgebracht werden konnte.

Anders als bei den oft jahrelangen Spendenaktionen, wie man sie aus der deutschen Eisenbahnszene kennt, läuft eine solche Sammelaktion immer nur eine begrenzte Zeit. In diesem Zeitraum muss der gewünschte Betrag erreicht werden, anderenfalls erhalten die Spender ihr Geld zurück und der Anfrager sowie ULULE gehen leer aus! Das Ganze erinnert also auch an eine Wette. Die Aktion muss ständig überwacht und durch regelmäßige Informationen an die Internet-Beobachter am Laufen gehalten werden. Es ist zudem üblich, die Spender mit Souvenirs oder Einladungen zur Inbetriebnahme zu belohnen.

Unsere beiden Vereine sind nun übereingekommen, mit Blick auf diese neue Finanzierungspraxis die Aufarbeitung der beiden Dampfloks weiterhin als gemeinsames deutsch-französisches Projekt zu planen und zu bewerben, es wird aber zeitlich getrennt und in mehreren Etappen ablaufen. Die Kollegen in Frankreich tun dabei den ersten Schritt, wir können dann zu einem späteren Zeitpunkt mit unserer Maschine folgen, wenn andere Großprojekte wie die Aufarbeitung des Triebwagens VT 30 abgeschlossen sind. Beginnen soll das Funding für die E 166 im ersten Quartal des neuen Jahres 2025.

Heinz-Wolfgang Lehner

Sanierung des Bahnhofsvorplatzes in Brohl

Schon in Heft 1 / 2011 (!) berichteten wir von den ersten Überlegungen, nun ist es endlich soweit: Die Sanierung des Bahnhofsvorplatzes in Brohl hat im Oktober begonnen und soll bis April / Mai 2025 abgeschlossen sein. Uns erwartet damit eine städtebaulich deutlich aufgewertete Situation direkt vor dem Aufgang zu unserem Bahnhof.

Das historische Kopfsteinpflaster im Wendehammer zwischen den beiden Bahnhöfen wird zwar leider an dieser Stelle verschwinden, ansonsten werden wir aber eine deutliche Aufwertung erwarten können! Neugestaltet wird nun der Bereich zwischen unserer Auffahrtrampe bis zum Bereich der Bushaltestelle.

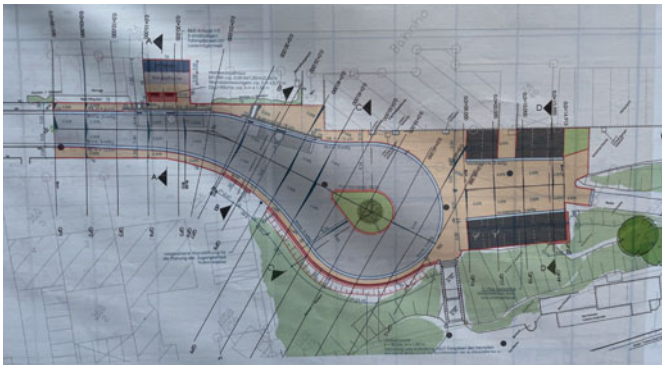
Kernelement ist der Neubau des Wendehammers, der hauptsächlich als Buswendeschleife genutzt wird. Die Gestaltung erfolgt neu leider mit Asphalt, von der Bemaßung her aber so, dass die Busse problemlos wenden und die neuen barrierefreien und mit einem Wetterschutzhaus ausgestatteten Bushaltestellen anfahren können. Auch eine Bike & Ride-Anlage ist an dieser Stelle vorgesehen. In der Mitte der Schleife ist eine kleine Baumscheibe vorgesehen.

Eine Besonderheit weist die die Wendeschleife begrenzende Mauer zu unserem Bahnhof hin auf: Hier ist ein Durchbruch vorgesehen, der die Anlage einer Fußgängerrampe zu unserem Bahnsteig ermöglicht. Damit wird der Zugang zum Vulkan-Expreß für mobilitätseingeschränkte Personen maßgeblich verbessert! Es ist vorgesehen, dass die Bauarbeiten dazu im Zuge der Gesamtmaßnahme umgesetzt werden.

Südlich der Wendeschleife (auf dem Foto rechts) sind insgesamt 11 Pkw-Stellplätze vorgesehen. An dieser Stelle soll das Kopfsteinpflaster wieder eingebaut werden.

Wir freuen uns sehr, dass die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes nun umgesetzt wird und werden nach der Fertigstellung selbstverständlich berichten!

Michael Hergarten



▲ *Gemäß der Planung lässt die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Brohl eine deutliche Aufwertung unserer Eingangssituation erwarten.* *Foto: Michael Hergarten*

Neugestaltung Fahrkartenschalter Brohl

Seit einigen Jahren gab es den großen Wunsch, den Fahrkartenschalter im Bahnhof Brohl B.E. zu erneuern. Nach ersten eigenen Überlegungen hatten wir uns entschlossen, vorab eine Schreinerei und einen Innenraumplaner zu verschiedenen Möglichkeiten zu befragen.

Sehr schnell kam der beauftragte Planer zu uns nach Brohl und ließ sich von unserem Zugführer Wilfried Thelen die Räumlichkeiten und Arbeitsabläufe vorstellen. Im Anschluss wurden die Ideen in entsprechende Skizzen übertragen – beeindruckenderweise von Hand und mit Bleistift!

Parallel dazu suchten wir eine Möglichkeit der finanziellen Förderung der notwendigen Arbeiten, die wir letztlich im Regionalbudget des schon von unserem Vitrinenprojekt bekannten EU-Programms LEADER fanden. Nach der Zusage der Förderung konnten wir den Auftrag zur Herstellung der Möbel erteilen.

Die alten Möbel wurden entfernt, die komplette Elektrik inklusive LAN-Kabel durch unseren Markus Degen erneuert, der Raum anschließend verputzt und gestrichen. Nach kleineren Verzögerungen bei der Herstellung der neuen Möbel konnte endlich Mitte September der Bahnhof neu eingerichtet werden.

Das Mobiliar macht einen sehr wertigen Eindruck und erleichtert den Fahrkartenverkauf durch eine angenehme Atmosphäre. Durch einen erhöhten Schrank konnte zudem auch der Arbeitsplatz des Zugleiters neu gestaltet und stärker vom Publikumsverkehr abgeschirmt werden.

Andreas Thiel

▲ *Mitte September 2024 erhielt unser Bahnhof Brohl B.E. endlich seine neue Einrichtung.* *Foto: Michael Hergarten*

Dieter Hettler ist tot

▲ *Mit 91 Jahren ist unser Mitglied Dieter Hettler am 12. August 2024 verstorben. Im Oktober 2018 war er im Rahmen des IBS-Ausflugs auf der Südtiroler Vinschgaubahn unterwegs.* *Foto: Michael Hergarten*

Am 12. August 2024 ist Horst-Dieter Hettler im Alter von 91 Jahren verstorben. Ich hatte ihn noch eine Woche zuvor daheim besucht und ihm dabei einen fertigen Ausdruck seines Buches „Railways of Burma / Myanmar" übergeben. Er hat dieses in langer Zeit in englischer Sprache bearbeitet und einen Verlag gefunden, der dies verlegt. Dass dies ein Abschiedsgeschenk werden sollte, hatte ich mir nicht so vorgestellt. Das Buch ist jetzt erschienen im Stenvalls-Verlag in Malmö / Schweden. Leider hat er dies selbst nicht mehr erleben können, hätte er sich doch so darüber gefreut. Vorgenommen hatte er sich noch viel, auch noch die Mitfahrt beim IBS-Ausflug nach Frankreich im Oktober. Und er war sehr enttäuscht, dass ihm dann sein Arzt davon abgeraten hatte. Ich erinnere mich noch gerne an die letzten IBS-Ausflüge nach Gotha, Bochum und zuletzt noch nach Südtirol mit ihm, an denen er begeistert teilgenommen hatte.

Dieter wurde am 25. Juni 1933 in Berlin geboren und wuchs dort auch mit zwei Brüdern im Stadtteil Schmargendorf auf. Im Krieg ab 1941 kam er mit seiner Familie weit herum, da sein Vater Oberstleutnant bei der Luftnachrichtentruppe war – nach Seefeld, Metz, Bad Schmiedeberg. Er wechselte da-

durch mehrmals die Schulen. Dieters technisches Interesse kam nicht von ungefähr, schon sein Vater hatte viel mit technischen Geräten zu tun, er arbeitete für die Firma Siemens & Halske an der Entwicklung eines Chiffrier-Fernschreibers, auf den er mehrere Patente erhielt.

Seinen Vater verlor er in den letzten Kriegstagen. Nach großer Irrfahrt der Familie nach dem Kriegsende quer durch Österreich, landete die Familie in Bichl. So zog es ihn öfters zum nahen Bahnhof Bichl, der nicht in Betrieb war, da die Brücke über die Loisach gesprengt war. Dort stand eine gestrandete Dampfschneeschleuder, die er ungestört eingehend untersuchen konnte. Und dabei stellte er fest, dass diese nicht selbstständig fahren konnte.

Im Spätsommer nach dem Kriegsende sollte er wieder in die Schule gehen und so fand die Mutter einen Platz in einem Internat in Oberhaun bei Hersfeld. Seine Mutter selbst zog nach Stuttgart und holte Dieter später nach. Hier begann er seine Lehre am 01. September 1951 in der Maschinenfabrik Esslingen (ME) als Maschinenschlosser. Die Lehrstelle bekam er durch gute Kontakte seiner Mutter und als Dieter bei der Vorstellung seine erste selbst gebaute Modelllok E 69 in Spur Null auf den Tisch des Direktors stellte, war ihm die Lehrstelle sicher. Nach der Lehrstelle folgte ein Praktikum im Konstruktionsbüro der ME als technischer Zeichner und anschließend das Studium in München. Nach dem Abschluss begann am 01. August 1958 der wirkliche Ernst des Lebens für ihn, als Konstrukteur im Lokbau der Maschinenfabrik Esslingen.

Dieter war auch ab 1951 im Modellbahnclub Stuttgart e.V. tätig und begann hier seine Zeichnungen in Tusche auf Transparentpapier zu fertigen. Im Laufe der Jahre hat er weit über 100 Zeichnungen von Fahrzeugen im Maßstab 1:45 erstellt und auch selbst vertrieben. Diese Zeichnungen verkaufte er als Lichtpause bis zu seinem Tod, hierfür betrieb er (als einer der letzten in Deutschland) eine Lichtpausmaschine, aufgestellt neben seiner Modellbahn. Diese Zeichnungen wurden vom Archiv der FdE in Hamburg übernommen und sollen nun von dort vertrieben werden.

Später zog es ihn nach Duisburg in den Lokomotivbau bei Krupp. Später wechselte er zu Eisenbahn und Häfen, wo er auch seine Frau Ursula kennenlernte. Danach ging er zur Fa. Jung in Kirchen und durch seine dortige Tätigkeit im Panzerbau kam er zur Bundeswehrverwaltung nach Koblenz. Nach der Rückkehr aus seinem Aufenthalt in Detroit (USA), baute er sich ein Haus in Waldesch. Dieses musste so groß gebaut werden, dass er auch für seine Spur Null Modelle in dem Haus eine Anlage bauen konnte.

Dieter lernte ich im Jahre 1970 kennen, bei den monatlichen Treffen der Koblenzer Eisenbahnfreunde im Bw Koblenz-Mosel. Er nahm mich auch mit zur Nürnberger Spielwarenmesse, wo er mit seinem Freund Günter Obst auch selbst einen Ausstellungsstand hatte. Mit der Gründung der IBS im September 1987 kam er auch zur Brohltalbahn und war oft an den samstäglichen Arbeitseinsätzen mit dabei. Er half uns bei den Umbauten der Fahrzeuge und besorgte uns auch neue Fahrzeuge. Mit dabei war er auch bei Einsätzen außerhalb, so Ende September 1992 beim Verladen und beim Bergen der Eisenbahnteile aus der Kupferhütte „August Bebel“ in Helbra. Unvergessen ist uns dabei sein Einsatz beim Ausbuddeln der Weichen aus der Kupferschlacke, drei Weichen haben wir damals mit ihm ausgegraben und verladen. Weiterhin begleitete er viele Aufarbeitungen, wie der Mosbach-Mudauer Wagen in Wittenberge und die Herrichtung des VB50 in Pilsen. Waren Zeichnungen oder Berechnungen dafür erforderlich, Dieter fertigte diese für uns.

Für alle neuen Lokomotiven wie VT 30, Dampfloks V + VI und Diesellok D 5 waren Zulassungen durch die Aufsichtsbehörde erforderlich, die Dieter für uns begleitete. Aber auch bei den Bahnfesten war er immer dabei und führte den Besuchern besonders gerne die Schmiede mit voller Leidenschaft vor.

Eine ausführliche Beschreibung seiner Tätigkeiten für die Brohltalbahn ist im Heft 3 / 2023 unter dem Titel „90 Jahre Dieter Hettler“ nachzulesen.

Seinen 90. Geburtstag hatte Dieter noch mit einem Sonderzug nach Engeln mit all seinen Freunden und Familienangehörigen bei uns gefeiert. Dies zeigte seine Verbundenheit mit uns. Geschenke wollte er nicht mehr, er hatte vielmehr dazu aufgerufen, diese als Spende zur Herrichtung des VT 30 zu geben. Auch wenn er selbst nicht mehr in Brohl mitarbeiten konnte, so hielt er immer Verbindung zu uns und ließ sich von mir berichten, was alles in Brohl geschah.

Nur wenige Tage nach seinem Tode erfolgte ein weiteres trauriges Ereignis: Sein Sohn Klaus stürzte mit dem Fahrrad und starb einen Tag später, am 24. September 2024 in der Uni-Klinik Mainz an seinen schweren Verletzungen.

Seine Tochter Felicitas, genannt „Feli“, hat uns seine gesamten gesammelten Eisenbahn-Werke (Hefte, Bücher und Bilder) zur Eisenbahn übergeben. Diese werden nun in unser Archiv / Bibliothek überführt. Abzugeben ist noch seine Modellbahn-Anlage in Spur Null.

Wir danken Dieter von Herzen, würdigen seinen Verdienst um den Erhalt der Brohltalbahn und sein enormes Engagement und werden ihn immer in guter Erinnerung halten.

Michael Haubner

Günter Voeller ist verstorben

▲ *Günter Voeller beim Bahnfest 2012.* *Foto: Michael Haubner*

Am 10. November 2024 verstarb sechs Tage vor seinem 75. Geburtstag unser langjähriger Wegbegleiter Günter Voeller, der zu den vielseitigsten aktiven Mitgliedern unserer IBS gehörte. Schon bald nach der Gründung unserer Interessengemeinschaft hat er uns in vielen Bereichen beim Erhalt der Brohltal-Eisenbahn unterstützt.

Günter war bereits vor dem Eintritt in die IBS viele Jahre in Südengland bei der normalspurigen „Bluebell Railway“ als Heizer aktiv. Sein Studium der Anglistik, seine Liebe zu Großbritannien und seine Berufung zum Englischlehrer hatten ihn zu der rund 17,8 Kilometer langen Strecke von Sheffield Park nach East Grinstead in der Grafschaft Sussex gebracht. Somit war Günter das museale und touristische Eisenbahnwesen nicht unbekannt und als begeisterter Dampflokfan brachte er, von einer der ältesten Museumsbahnen Englands kommend, viele wertvolle Erfahrungen in den gerade entstehenden Freizeitbetrieb der Brohltalbahn ein. Nicht zuletzt waren es vor allem die in den Jahren 1989 und 1990 in Polen beschafften Dampfloks, unsere Lokomotiven V und VI, die Günter neugierig auf eine aktive Mitgliedschaft in der IBS gemacht hatten. Durch andere Neuwieder Mitglieder endgültig in die IBS angeworben, fand er bei uns eine zweite „eisenbahnerische Heimat“.

Seine Liebe zu Englands Dampflokomotiven drückte sich bei seinen zahllosen Diensten, die er als Heizer an der Seite von Karl Nett, Helmut Steiger, Peter Bartusch, Herbert Paulerberg und Klemens Ramin in unendlichen Stunden auf dem Führerstand unserer Loks im Brohltal verbrachte, vor allem durch das Tragen seiner britischen Heizermütze aus. Ein weiteres persönliches und äußeres Zeichen seines Zugehörigkeitsstolzes zum Dampflokpersonal war Günters rotes Halstuch, das er als erster von uns Heizern stets selbstbewusst trug. Erst nachdem er die langersehnte Dampflokführerprüfung unter der Betriebsleitung der damals für uns zuständigen Deutschen Eisenbahn Gesellschaft (DEG) erfolgreich absolviert hatte, konnten wir ihn mühsam davon überzeugen, die „echten“ Uniformmützen des Dampflokpersonals der Brohltal-Eisenbahn im Dienst zu tragen. Als Heizer hatte ich einige Male

das Vergnügen mit Günter als dessen „Linksaußen“ auf dem Führerstand zu arbeiten. Und die Zusammenarbeit mit ihm habe ich noch heute als äußerst angenehm in Erinnerung: Kein Fluchen, keine besserwisserischen und großväterlichen Ratschläge (wie ich sie von einigen der älteren Kollegen kannte), sondern sachliche, ruhige Fachgespräche und eine angenehme und konzentrierte Arbeitsatmosphäre prägten die damals bis zu 15 Stunden andauernden sonntäglichen gemeinsamen Schichten in unserer Freizeit. Günters Vielseitigkeit drückte sich auch darin aus, dass er alle Vorbereitungsdienste für den Dampflokeinsatz sowie die erforderlichen Arbeiten in der Werkstatt stets gut gelaunt und mit einer euphorischen Fröhlichkeit absolvierte, in der seine Vorfreude auf den späteren Einsatz zu Tage trat.

Auch im Vorstand der IBS hatte er Verantwortung übernommen und war von 1992 durch die Mitgliederversammlung zum Vorsitzenden der IBS gewählt worden. Das Amt behielt Günter eine Amtsperiode bis 1994 inne und wechselte nach der Abstellung unserer Dampflokomotiven zu Beginn der 2000er Jahre nach Ausbildung und Prüfung auf die Führerstände unsere Diesellokomotiven und des Triebwagens VT 30. Vieles wäre noch über den sehr engagierte Modellbahnfreund Günter zu berichten, der selbst auch eine ansehnliche Gartenbahn der Spurgröße „G“ betrieb, auf der selbstverständlich auch vorbildgetreue selbstgebaute (!) Brohltalbahn-Fahrzeuge zum Einsatz kamen, die im Handel so nicht zu erwerben waren. Bei allen Bahnfesten hatte er uns seine Fahrzeuge für eine entsprechend große Schauanlage im Lokschuppen immer wieder gerne zur Verfügung gestellt.

Nach langer Krankheit, die Günter in den letzten Jahren leider immer seltener nach Brohl kommen ließ, ist mit ihm am 10. November 2024 einer der den Verein und das Gesicht der Dampfzüge prägenden Kollegen verstorben, der uns und unserem Ziel, die Brohltalbahn zu retten und zu erhalten, fast drei Jahrzehnte das Kostbarste schenkte, was ein Mensch neben der Liebe zu seinen Nächsten und zu seiner Familie zu geben hat: Zeit, außerordentlich viel Zeit!

Dafür sind wir Günter unendlich dankbar! Unsere Trauer gilt ihm und ganz besonders seiner Frau Mechthild sowie seiner Familie, deren Langmut, Geduld und Großzügigkeit ihm seine Herzensangelegenheit und sein Engagement in Brohl und im Brohltal erst ermöglichte. Günter wurde am 26. November 2024 auf dem Friedhof in Neuwied beerdigt. Wir werden seiner stets gedenken und ihn nicht vergessen!

Für den Vorstand und die Mitglieder der IBS

Stephan Pauly

Nachruf auf Dr. Erich-Joachim Günter

Den treuen und regelmäßigen Besuchern unserer Jahreshauptversammlung war er ein vertrauter Mitstreiter, der beinahe 20 Jahre und damit über fünf Wahlperioden des Vorstandes hinweg die Kasse unserer Interessengemeinschaft und das ökonomische Handeln von Schatzmeister und Vorstand prüfte: Dr. Erich-Joachim Günter. Er verstarb bereits am 17. Februar 2024 im Alter von 80 Jahren. Über beinahe zwei Jahrzehnte gab er den anwesenden Mitgliedern der Jahreshauptversammlung Auskunft über die ordnungsgemäße Buchführung der Vereinsfinanzen der IBS und der sachgemäßen Verwendung der Mitgliedsbeiträge und Spenden, die er zuvor stets akribisch und sehr gewissenhaft geprüft hatte. Nicht selten äußerte er sich auch zu Fragen der allgemeinen verkehrlichen Entwicklung, was er kenntnisreich und mit einem enormen fachlichen Überblick tat. Der im Jahr 1943 geborene Herr Dr. Günter war sehr vielseitig engagiert: 1976 in die FDP eingetreten, war er mehrfach über einige Jahre Ortsvorsitzender der FDP in Meckenheim, Delegierter im Kreishauptausschuss, Kreisvorstandsmitglied im Rhein-Sieg-Kreis sowie Delegierter im Arbeitskreis „Verkehr“ des Landtags, anerkannter Sachkundiger Bürger und über einen langen Zeitraum Schatzmeister des Ortsvereins der FDP in Meckenheim.

Sein Interesse in Bezug auf verkehrspolitische Themen war weit gefächert und dies hatte ihn vor über 25 Jahren zur IBS geführt, in der er sich als Ratgeber und Kassenprüfer von Anfang an wirkungsvoll einbrachte. Da sein Herz an der Brohltalbahn hing, war es nie schwierig, ihn von Jahr zu Jahr davon zu überzeugen, sich erneut für die Kassenprüfung zur Wahl zu stellen. Über diesen langen Zeitraum hinweg begutachtete er die Finanzverhältnisse unseres Vereins mit unserem aktiven Mitglied Stefan Käufer, der die Zusammenarbeit mit Herrn Dr. Günter als stets überaus angenehm empfand. Anlässlich seines 80. Geburtstages im Mai 2023 hatte dieser bereits im Vorfeld darum gebeten, in diesem „zarten Alter“ so eine verantwortungsvolle Tätigkeit nicht erneut übernehmen zu müssen. Dem hatten wir mit großem Respekt, aber durchaus auch bewegt, entsprochen.

Wir werden ihn und seine treffsichere, kenntnisreiche, immer höfliche und pointierte Art und Weise zu argumentieren, nicht zuletzt aber auch seinen Humor, sehr vermissen! Für seine Jahrzehnte andauernde Unterstützung sind wir ihm zu großem Dank verpflichtet. Herr Dr. Günter hinterlässt seine Ehefrau, zwei Kinder und vier Enkel, mit denen wir in trauernder Anteilnahme verbunden sind.

Für den Vorstand und die Mitglieder der IBS

Stephan Pauly

Werkstattbericht

D 1

Die Lok befindet sich nach wie vor in Hauptuntersuchung. Die Arbeiten laufen nicht ganz so schnell, da sich immer wieder andere wichtige Arbeiten vordrängeln. Dennoch sind zwischenzeitlich die Radsätze vom Abdrehen zurückgekehrt. Da die Lok Ihren Stand auf der Hebebühne für einen der Containertragwagen räumen musste, wurde sie eingeachst um sie rollfähig herzurichten. Immer wenn freie Kapazitäten vorhanden sind, wird weiter an der Lok gearbeitet.

D 2

Die Lok ist zuverlässig im Planbetrieb unterwegs und übernahm alle „Wanderzüge“ im Oktober mit der Garnitur VB 50, Wagen 109 und dem offenen Wagen 458.

D 3

Die Maschine steht noch bei der Fa. MALOWA in Klostermansfeld ohne, dass bisher Arbeiten daran ausgeführt wurden. Der Umstand gefällt uns leider gar nicht, so dass wir intensiv über den weiteren Verbleib dort nachdenken.

D 4

Die Anpassungsarbeiten an der Lok sind weitgehend abgeschlossen. Wir halten unsere Mitglieder natürlich über mögliche erste Einsätze auf dem Laufenden. Bis dahin müssen allerdings noch ein paar Dinge geklärt werden, was sich noch etwas hinziehen könnte.

D 5

Unsere „Große“ läuft zuverlässig und hat zusammen mit der D 2 den Großteil der Verkehre in diesem Jahr bestritten. Einzig Undichtigkeiten an Kühlerelementen hatten in diesem Jahr zu Werkstattaufenthalten geführt. Da unsere Werkstattmitarbeiter die Lok zwischenzeitlich in- und auswendig kennen und auch Tauschteile in Brohl vorrätig sind, waren die Arbeiten jeweils schnell erledigt.

VT 30

Siehe folgende Seite

Wagen 601

An dem Containertragwagen wurde im November eine Hauptuntersuchung durchgeführt. Auch wenn die Arbeiten aufgrund der geringen Nutzung der Containertragwagen in den letzten Jahren (aufgrund der Brückensanierung war ja kein Phonolith-Verkehr möglich) keine großen Verschleißschäden offenbarten, müssen dennoch immer alle sicherheitsrelevanten Teile und Komponenten zerlegt und befundet werden. Der Wagen ist mit Datum 18. November 2024 wieder im Einsatz und hat aufgrund des guten Zustandes des Lacks auch seine blaue Farbe behalten.

364 869

Die Lok befindet sich im Eigentum der Pfalzbahn GmbH, jedoch unter Halterschaft unserer Betriebs-GmbH. Sie wurde in den letzten Monaten u. a. bei uns in Neuwied hauptuntersucht und befindet sich seit wenigen Wochen im Einsatz. Derzeit ist sie zumeist für uns in Bendorf im Einsatz, soll aber bald an die Fa. Hering-Bau vermietet werden.

295 096

Die Maschine ist bereits seit einigen Monaten bei uns und befindet sich ebenfalls im Eigentum der Pfalzbahn GmbH. Auch hier ist unsere Betriebs-GmbH Halter, weshalb in Neuwied und derzeit in Koblenz bei der Fa. DGU durch uns eine Hauptuntersuchung durchgeführt wird. Anschließend wird die Lok für unsere Verkehre in Limburg oder auch Neuwied und Bendorf zur Verfügung stehen.

218 396, 365 131 und 295 049

Unsere grünen Arbeitstiere stehen zuverlässig im Einsatz. Wir hoffen, dass inbesondere die 218 alsbald wieder vor dem Aluminiumzug im Einsatz sein wird. Aber das wird aufgrund fehlender Brücke laut DBInfraGO wohl noch bis April 2025 dauern.

360 573

Nach einer Flankenfahrt bei den Stadtwerken Koblenz ist die Maschine leider derzeit beschädigt und nicht in Betrieb. Mit dem Gutachten des Versicherers sind wir nicht einverstanden, womit die Reparatur der Lok wohl noch ein paar Monate auf sich warten lassen wird.

265 202

Einzig ein Kolben der mittlerweile recht seltenen Bauart verhindert derzeit die Wiederinbetriebnahme der markanten, bei uns zumeist „Lok Inge“ genannten Maschine. Der Kolben weist Risse auf und ein Ersatz ist kaum zu beschaffen. Die Kollegen der Werkstatt arbeiten daran.

Stefan Raab & Andreas Thiel

Stand der Arbeiten am VT 30

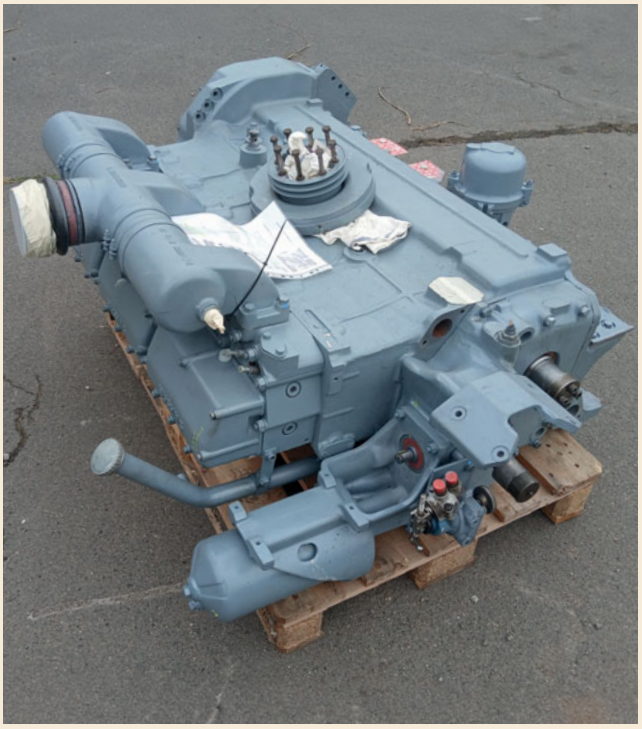
Unser derzeit größtes Schmalspur-Projekt. Leider nimmt man die vielen bisher geleisteten Arbeiten kaum wahr, besucht man unseren Lokschuppen in Brohl. Sehr viel Geld wurde in die Aufarbeitung der vier Motoren gesteckt, welche zwischenzeitlich im alten Lokschuppen an der Koblenzer Straße eingelagert wurden. Aktuell im Fokus stehen die Radsätze mit den Radsatzgetrieben. In einem ersten Schritt wurden alle vier Achsgetriebe mit einem Endoskop begutachtet. Daraus hat sich ergeben, dass alle Achsgetriebe geöffnet werden müssen. Durch das hohe Alter und die entsprechend hohe Laufleistung ist ein hoher Verschleiß zu erkennen. Aktuell werden entsprechende Angebote zur Aufarbeitung eingeholt. Nach der Demontage der Getriebe werden wir Zahnräder, Tellerräder, Wälzlager und Abdichtung überprüfen. Im schlechtesten Fall kann es passieren, dass wir die Räder der Achswellen abpressen müssen, um z.B. die Wälzlager zu erneuern. Wie bei den Motoren wird auch bei diesem Gewerk mindestens ein fünfstelliger oder sogar sechsstelliger Betrag aufzuwenden sein.

In unserer eigenen Werkstatt arbeiten wir derzeit am Unterboden des Fahrzeugaufbaus. Dies bedeutet, dass wir jede einzelne Druckluftleitung zum Teil demontieren, reinigen und auf mögliche Rostlöcher überprüfen, anschließend mit Rostschutz und Decklack beschichten. Einzelne Bauteile wie die Handbremse mit Gewindespindel werden demontiert, vermessen, beschichtet, und wieder mit Schmierstoff zusammengebaut. Alle Druckluftbehälter wurden demontiert und müssen noch geprüft werden. Alle Kabel müssen noch überprüft werden. Die Kühleranlage mit Hydraulikpumpe, Hydraulikmotor, Kühlerelemente und Hydraulikschläuchen wurde demontiert. Die Kühlerelemente sind bereits aufgearbeitet. Die meisten dieser Bauteile gibt es entsprechend der vier Motoren und der vier Achsgetriebe letztlich auch vier Mal.

Weiterhin wurde eins der beiden Drehgestelle zu 80% aufgearbeitet. Dies bedeutete die Demontage des gesamten Bremsgestänges und der vorgespannten Schraubenfedern, Sandstrahlen der Bauteile und des Drehgestellrahmen, Beschichten aller Teile, herstellen von zum Teil verschlissenen Bolzen und aufarbeiten der zu großen Bolzenbohrungen. An diesem Drehgestell fehlt nun noch die Aufarbeitung der Drehturmaufnahme und die Instandsetzung der alten Zug- und Stoßvorrichtung. Die Schraubenfedern sind geprüft und können nach Aufarbeitung der Drehturmaufnahme wieder montiert werden.

Zahlreiche Teile lagern zudem auch bereits aufgearbeitet und bereit zum Einbau in der Wagenwerkstatt am oberen Hof. Es geht also weiter an dem einmaligen Fahrzeug. Zur Fertigstellung kann allerdings nach wie vor kein konkreter Termin genannt werden.

▲ *Aufgebockt präsentiert sich der Wagenkasten des VT 30 nach wie vor in unserer Werkstatt in Brohl. Unterflur wurden zwischenzeitlich zahlreiche Arbeiten erledigt, ebenso wie an den Motoren und einem der beiden Drehgestelle. Foto: Albert Lehmann*



▲ *Wie neu wirken die frisch aufgearbeiteten vier Motoren des VT 30. Foto: Andreas Thiel*

Bericht des Schatzmeisters

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

Norbert Körf, 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. Oktober 2024 für die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung gestellt worden:

275.319 €

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. Oktober 2024:

Michael Wildt, Münster
Christof Dittrich
Doris Angela Petri-Zutt
Michael Baaden, Ransbach-Baumbach
Bernd Dettmer, Wermelskirchen
Michael Haubner, Koblenz
Ursula Breuer, Burgbrohl
Knut Cramer, Recklinghausen
Daniel Junghans, Bad Neuenahr-Ahrweiler
Joachim Pawlowski, Bonn
Heinz-Wolfgang Lehner, Bonn

Tobias Baaden

Bilderbogen Nikolausfahrten

Über 4.800 Fahrgäste haben in diesem Jahr unsere Nikolausfahrten gebucht. Welchen Aufwand in der Vorbereitung und Durchführung solche Events nach sich ziehen, wird leider schnell vergessen. Der nachfolgende Bilderbogen soll daher als Dankeschön an all die – oft ehrenamtlichen – Helfer dienen und die geleistete Arbeit würdigen! Da wurden tausende Nikolaustüten gepackt, die Waggons und Bahnhöfe weihnachtlich dekoriert und nicht zuletzt der Bahnhof Niederzissen zu einem kleinen Weihnachtsmarkt umgestaltet.
Herzlichen Dank für die unzähligen Arbeitsstunden, die Voraussetzung für die hohe Zufriedenheit unserer Fahrgäste sind!

Michael Hergarten

▲ *An die 1.800 Tüten mussten im Vorfeld der Nikolausfahrten gepackt werden. Andrea Thelen, Manuela Seul und Toni Hagenkötter sind hier am 23. November 2024 an der „Verpackungsstraße" im Bahnhof Brohl zu sehen.* *Foto: Wilfried Thelen*

▲ *Nach dem Packen steht die Logistik an: Jan Esten und Karl-Josef Bell beladen am gleichen Tag den Lieferwagen zum Weitertransport der Tüten zur Zwischenlagerung.*
Foto: Wilfried Thelen

▲ *Blick ins Tütenlager im Bahnhof Niederzissen.*
Foto: Michael Baaden.

▲ *Auch das gehört am Fahrtag dazu: Glühweinverkauf am Bahnhof Brohl, hier mit Manuela Seul, Thomas Lingen und Wilfried Thelen.*
Foto: Albert Lehmann

▲ *Michael Haubner und Toni Hagenkötter meistern souverän den Fahrkartenverkauf im Bahnhof Brohl.* *Foto: Albert Lehmann*

▲ *Thomas Bickenbach im Einsatz als Zugführer.*
Foto: Albert Lehmann

▲ *Gut gelaunt unterstützt Wilfried Thelen den Nikolaus bei der Ausgabe der Tüten in Niederzissen.* *Foto: Albert Lehmann*

▲ *Zugführer Tobias Baaden freut sich auf die nächste Abfahrt, während das Dampflokpersonal den Durst der 11^{sm} stillt.*
Foto: Albert Lehmann

▲ *Unser fleißiges Dampflokpersonal, hier Martin Bickenback, Rafael Wunderwald und Frank Muth, hatte im Advent wieder Hochsaison.*
Foto: Albert Lehmann

▲ *Nikolaus und Englein empfangen den Zug am Bahnhof Niederzissen.*
Foto: Albert Lehmann

► *Wenn der letzte Zug im Dunkeln zurück nach Brohl fährt kommen die Zugschlusslaternen – hier am Wagen VB 50 vor bei der Einfahrt in den Tunnel – besonders gut zur Geltung.*
Foto: Rüdiger Balhar

▲ *Feierabend nach der letzten Fahrt: In festlicher Atmosphäre entlassen wir unsere Fahrgäste in die Weihnachtszeit. Foto: Albert Lehmann*